

RHEINCARGO TRITT DEM SPC BEI



Zum 1. Juli 2017 tritt die RheinCargo GmbH & Co. KG dem Trägerverein des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) bei.

Das 2012 gegründete Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG (NDH) bildet die Schwerpunkte Hafenlogistik, Schienengüterverkehr und Immobilien ab.

„Schon seit längerem beobachten wir die zahlreichen Aktivitäten des spc, die wir immer stärker wahrgenommen haben. Über unsere Mitgliedschaft im Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen standen wir bereits in Verbindung zum spc und wollen nun ein aktiver Teil dieses starken Netzwerks sein. Wichtig ist uns auch, die noch junge Marke RheinCargo mit Hilfe des spc bekannter zu machen“, erläutert Jan Sönke Eckel, Geschäftsführer RheinCargo, die Motivation für den Beitritt. „Daher haben wir auf der transport logistic Messe in München entschieden, dem spc beizutreten und damit das Engagement des Trägervereins zu unterstützen und gemeinsam mit dem Team und den Mitgliedern die Chancen und Vorteile multimodaler Verkehre hervorzuheben und weiterzuentwickeln“, so Eckel weiter.

Der Schwerpunkt der Logistikkonzepte von RheinCargo liegt auf der Verknüpfung der nachhaltigen Verkehrsträger Schiff und Bahn. Der Anspruch, den Kombinierten Verkehr weiter auszubauen, fußt auf einer

soliden Grundlage. Der Logistik-Dienstleister betreibt sieben öffentliche Rheinhäfen in Köln, Neuss und Düsseldorf sowie eine bundesweit und international operierende Güterbahn.

„Mit RheinCargo gewinnen wir einen starken Partner, der unser Netzwerk sehr gut ergänzt. Dieser Beitritt stärkt uns bei unserer Aufgabe, die Attraktivität der Wasserstraßen und der Kombinierten Verkehre zu bewerben“, freut sich spc-Regionalleiter Süd/West Lasse Pipoh.

Das Gesamtgütervolumen der auf Trimodalität ausgelegten RheinCargo lag im Jahr 2016 bei 50,4 Mio. t. Dabei hatte der gesamte Hafenumschlag einen Anteil von 28 Mio. t. Im Kombinierten Verkehr wurden 1,3 Mio. TEU umgeschlagen.

„Leistungsfähige Binnenhäfen sind ein entscheidender Faktor für die Verlagerung von Güterverkehren auf Wasser- und Schienenwege. Dieses Netz leistet schon heute einen wichtigen Beitrag, muss und kann aber angesichts der Verkehrssituation in der Ballungsregion Nordrhein-Westfalen noch viel stärker in der Transportkette berücksichtigt werden. LKW, die im Stau stehen, bringen keinen weiter. Zusammen mit dem spc wollen wir uns dafür engagieren, dass mehr Güter über Wasser- und Schienenwege transportiert werden“, stellt RheinCargo-Geschäftsführer Wolfgang Birlin in Aussicht.

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) ist ein nationales Kompetenz-Center zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und der Binnenschifffahrt im Rahmen multimodaler Transportketten. Aufgabenschwerpunkt des spc ist die neutrale Beratung von Verladern und Spediteuren. Im Vordergrund steht dabei die Vermarktung der Potenziale auf den Wasserstraßen. Dadurch soll zum einen ein Beitrag zur Entlastung der Verkehrsträger Straße und Schiene geleistet werden und zum anderen an einer besseren Vernetzung mit der Wasserstraße mitgewirkt werden. Weitere Arbeitsinhalte sind die Unterstützung von Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit. Als Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) wird das spc getragen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein, den Fachverbänden der Branche sowie Unternehmen aus Schifffahrt, Hafen, Logistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk über 60 Fördermitglieder.

Quelle: RheinCargo GmbH & Co. KG, Foto: RheinCargo GmbH & Co. KG/ Susanne Dobler

COUNTDOWN ZUR NACHBARSCHAFTSPARTY



Das Dormagener Chempark-Werk am Rhein feiert 2017 sein 100-jähriges Bestehen mit vielen kleinen und großen Geburtstagen – aber stets in der Mitte der Bürgerinnen und Bürger, und die sind am Freitag, 30. Juni 2017, herzlich zur großen Nachbarschaftsparty eingeladen.

Nachbarschaft, Begegnung und partnerschaftliches Miteinander sind auch die Hintergedanken der Geburtstagsüberraschung, des Geschenks des Chempark an die Stadt. „Wir wollen in der Mitte der Stadt nicht nur sichtbar werden, sondern auch nutzbar – und das lange über das Jubiläumsjahr hinaus“, verrät Jobst Wierich, Leiter Politik und Bürgerdialog des Chempark Dormagen. „Am 30. Juni überreichen wir unsere Geburtstagsüberraschung, und das betten wir ein in eine Nachbarschaftsparty auf dem Rathausplatz für alle Bürgerinnen und Bürger. Kommen Sie vorbei!“, lädt Wierich ein.

Los geht's um 19.00 Uhr, und es wird musikalisch-bunt: Mit dabei sind Singer-Song-Writerin Tina van Wickeren und DSDS-Gewinnerin Elli Erl, der Jugendchor Sankt Michael, „Da Capo“ und der Männerchor Bayer Dormagen sowie das Blasorchester „Dicke Luft“ und die Kölsche Bigband „De

Bajaasch“. Für brasilianische Sambarhythmen sorgen die Trommler „Alegría axé“. Und das Auspacken des Geschenks übernimmt das Bewegungstheater „Mobilé“.

Co-Regisseur des „Feierabends“ ist die Stadt, deren Bürgermeister Erik Lierenfeld sich schon freut. „Dormagen ist dynamisch, bunt und ein großartiger Ort für Familien. All das wird sich auch am 30. Juni auf dem Rathausplatz wiederfinden“, erklärt Lierenfeld. „Schließlich sind die über 10.000 Chempark-Mitarbeiter auch Nachbarn und Teilnehmer des gesellschaftlichen Lebens in Dormagen – da muss man bei so einem Jubiläum schon raus aus dem Werk und rein in die Mitte der Stadt“, so der Bürgermeister.

„Was hast Du davon?“ – das Erklärmotto des Chempark – gilt für alle Aktionen im Jubiläumsjahr und ganz besonders für die Nachbarschaftsparty. „Denn eins ist uns ganz wichtig: Mit den Nachbarn zusammen zu feiern!“, betont Wierich. „Die tolle gewachsene Gemeinschaft in Dormagen, in der wir uns sehr wohl fühlen, möchten wir mit der Feier zum Ausdruck bringen.“

Die Kampagne „Was hast Du davon?“ veranschaulicht Anwendungen, deren Rohstoffe im Dormagener Werk hergestellt werden, sowie das Engagement des Chempark und seiner Unternehmen im gesellschaftlichen Leben. Weitere tolle Angebote im Jubiläumsjahr folgen: Am 25. August wird das Nachbarschaftsbüro Chempunkt zum Geburtstags-Café, und die Pflanzenschutz-Division von Bayer lädt von dort aus zu Besichtigungstouren zu einem seiner Produktionsbetriebe ein. Am 30. September sind die Faserhersteller Asahi Kasei und Dralon Partner der großen Modenschau auf dem Michaelismarkt.

Quelle und Foto: CURRENTA

BEWEGUNG MACHT ZUFRIEDENE KINDER



Geschick und Schnelligkeit brauchten die Kinder am Samstag, 24. Juni 2017, im Chempunkt. Kindergesundheit war das Thema, und dazu wurde – gemeinsam mit Uerdinger Partnern – im Nachbarschaftsbüro allerhand geboten.

Sportliches Highlight des Gesundheitstags war der mobile Sportpark des SC Bayer 05 Uerdingen. Über Hindernisparcours und Hockey bis hin zum Hula-Hoop konnten sich die Kinder dort spielerisch austoben. Mit vielen Fragen kamen die Eltern auch zu den Experten von ClewerLaufen, die Gang, Haltung und Füße der Kleinen analysierten.

Die Versicherungsexperten der pronova BKK berieten über den richtigen Schutz für Klein und Groß und zu Gesundheitsthemen wie Übergewicht, gesunde Ernährung und Bewegung. Über das vielseitige Angebot der Kindersport-Akademie informierten die Trainer des SC Bayer 05 Uerdingen. Dass zu gesunden Kindern nicht nur ausgewogene Ernährung und Bewegung gehören, wissen die Fachleute von ClewerLaufen. Sie machten mit den Kindern der interessierten Eltern eine spezielle Gang- und Fußanalyse, um fehlerhafte Haltung zu identifizieren. Als Ergebnis dieser Analyse erhielten die Eltern individuelle Empfehlungen, wie Ihrem Kind im speziellen Fall geholfen werden kann.

Die Gewinner des angebotenen Gesundheitsquiz freuten sich über Fußball-Bundesliga-Tickets für die BayArena, eine Jahresmitgliedschaft in der Kindersport-Akademie des SC Bayer 05 Uerdingen und eine gut

bestückte Reiseapotheke für den nächsten Familienurlaub.

Quelle und Foto: CURRENTA, Hula-Hoop Wettbewerb zwischen Florian Barthel vom SC Bayer mit der 5-jährigen Juliana Herr.

NEUER ZUGANG ZUM CITY TERMINAL



In Rotterdam wurde jetzt der erneuerte Zugang (Gate Reeweg) vom City Terminal am Eemhaven von Floor Vermeulen, dem Abgeordneten der niederländischen Provinz Süd-Holland, eröffnet. Der neue Zugang und die umliegende Infrastruktur sorgen für eine wesentlich bessere Zugänglichkeit von Stadt und Hafen.

Der neue Zugang und die dazugehörige interne Spur können in Zukunft 3.000 LKW pro 24 Stunden aufnehmen und Höchstauslastungen von 450 LKW pro Stunde auffangen. Das ist erforderlich, da im City Terminal, einem multifunktionalen Hafen- und Industriegebiet auch mehr Traffic erwartet wird.

Das erneuerte Gate passt in die großangelegte Umstrukturierung von Terminals und Infrastruktur im ehemaligen Home Terminal von ECT. Nach der Sanierung entsteht ein einzigartiger multimodaler Shortsea-Cluster mit hervorragendem Zugang zu den europäischen Absatzgebieten über Binnenschifffahrt, Schiene und Straße. „Die Entwicklung dieses neuen Gates

und des City Terminals passt in das Konzept des Hafenbetriebs Rotterdam, das sich darauf richtet, den Hafen erreichbar zu gestalten und alte Hafengebiete in der Nähe der Stadt zu sanieren und neu zu nutzen“, erläutert Ronald Paul, COO Hafenbetrieb Rotterdam. Die Erschließung des City Terminals kommt unter anderem dank einer Subvention seitens der niederländischen Provinz Süd-Holland und der Stadt Rotterdam zustande: „Das neue Terminal verstärkt die Macht des Rotterdamer Hafens. Das ist gut für die Wirtschaft und die Arbeitsplätze. Dies gilt nicht nur für den Hafen, sondern ebenfalls für die Greenports in Süd-Holland. Der Rotterdamer Hafen wird für den Import und in naher Zukunft ebenfalls für den Export von Frischprodukten aus den Greenports immer wichtiger. Aus diesem Grunde haben wir in gemeinsame Einrichtungen sowie in eine gute Infrastruktur rund um das Terminal investiert“, äußert sich der Abgeordnete Floor Vermeulen der Provinz Süd-Holland.

In der Zeit des Home Terminals entstanden in Stoßzeiten regelmäßig Staus auf dem Reeweg, der Verbindung zwischen dem Terminal und der A15. In dieser Zeit belief sich die Höchstauslastung des Terminals pro 24 Stunden auf ca. 900 LKW. Der Hafenbetrieb erwartet jetzt einen Zustrom von 2.500 bis hin zu 3.000 LKW pro 24 Stunden. Durch eine weitreichende Automatisierung, den Bau von wesentlich mehr Parkplätzen, die Nutzung der Cargocard und die Veränderung der Infrastruktur werden viel weniger Staus erwartet. Als zusätzliche Maßnahme zur schnellen Abwicklung dieses zukünftigen Verkehrsaufkommens hat der Hafenbetrieb vor kurzem die zur öffentlichen Straße gehörende Kreuzung ‚Reeweg – Bodaanweg‘ modernisiert. Diese Kreuzung stellt die Anbindung von bzw. zu der A15 dar. 2016 wurde dieser Kreuzung ein zusätzlicher Fahrstreifen hinzugefügt. Zudem wurde die Ampelregelung verändert, so dass der Durchgangsverkehr von bzw. zu der Autobahn A15 sowie der Abbiege- bzw. Einmünde-Verkehr vom City Terminal bessert geregelt wird.

Das entscheidend verbesserte Gate passt besser zu den sehr unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Nutzer vom City Terminal. SCA (Stückgut), RST (Container) RSC (Schienenterminal) Kramer (Containerreparatur und -lagerung), Zoll, MRS (Containerdienstleistung) und Kloosterboer (gekühlte Ladung). Mit Steinweg, dem Eigentümer der Containerumschlagfirmen RST und Uniport, konnte eine Einigung über Vertragsverlängerung, Erweiterung und weiteres Wachstum des Shortsea-Segments erzielt werden. Mit Kramer und MRS wurden Verträge zum Bau von zwei neuen Empty Depots auf dem Gelände geschlossen, die sich eben-

falls der weiteren Abwicklung von Reefer-Containern widmen wollen. Mit RSC sind derzeit Gespräche über geplante Erweiterungen im Gange.

Ein wichtiges Standbein bei der Weiterentwicklung ist Coolport – ein neues (Tief)Kühlager inmitten des Shortsea-Gebiets. Coolport, zum Kloosterboer-Konzern gehörend, wird für neue Ladungen und Arbeitsplätze für Rotterdam sorgen. Coolport hat inzwischen die erste Ladung in Empfang nehmen dürfen.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

BUNDESTAG FÜR GESAMTKONZEPT ELBE



Am späten Abend des 22. Juni 2017 hat der Deutsche Bundestag eine Beschlussempfehlung der Regierungsfractionen zum Gesamtkonzept Elbe beschlossen.

Der Bundestag würdigt darin die Arbeit des Gesamtkonzeptes und bestätigt damit das von Bund, Länder, Wirtschaft- und Umweltverbänden erarbeitete Konzept. Konkret wird u.a. ein zügiger Beginn der Voruntersuchung für die Engpassbeseitigung an der sogenannten Reststrecke Dömitz/Hitzacker gefordert.

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) begrüßt den Beschluss

des Bundestages ausdrücklich. Boris Kluge, Geschäftsführer des BÖB und Wirtschaftsvertreter im Gesamtkonzept Elbe: „Mit dem Beschluss des Bundestages zum Gesamtkonzept Elbe haben wir das finale Startsignal um die Elbe wieder besser schiffbar zu machen. Wir sehen damit den jahrelangen Stillstand beendet.“ Kluge verweist aber auch auf kommende Aufgaben: „Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung muss zügig den Umsetzungsprozess beginnen und mit Ressourcen hinterlegen. Offene Fragen müssen im Anschlussprozess zügig angegriffen und einer Lösung zugeführt werden.“

Stefan Kunze, als Vertreter des Elbe Allianz e. V., ebenfalls Teilnehmer des Beratergremiums ergänzt: „Vor dem Hintergrund der auch in diesem Jahr aktuellen Niedrigwasserproblematik erwartet die verladende Wirtschaft die Herstellung einer zuverlässigen Wasserstraße Elbe, die mit dem vorliegenden Konzept ermöglicht wird. Ich wünsche mir auch im Umsetzungsprozess die Fortsetzung der konstruktiven Zusammenarbeit zwischen Wirtschaft und Umwelt.“

Auch ein Wunsch für Mittel- und Oberelbe: Der dreilagige Containertransport.

Quelle: Häfen Hamburg Marketing, Foto: HHM / Dietmar Hasenpusch

BETUWERROUTE FÜR DAS WACHSTUM WICHTIG



Die Betuweroute ist zehn Jahre nach der Eröffnung, eine unverzichtbare Bahnlinie für den Gütertransport von und zum Rotterdamer Hafen. Die Bahnstrecke trug in den vergangenen Jahren sehr zum Wachstum des Umschlags in Rotterdam und damit zur niederländischen Wirtschaft bei.

Zugleich ist es sehr wichtig, den Gütertransport mit der Bahn national und international weiterhin vorrangig zu behandeln, um diesen Erfolg weiter auszubauen; unter anderem zur nachhaltigeren Ausrichtung des Gütertransports.

Dies sind die Hauptschlussfolgerungen, die man beim Hafenbetrieb Rotterdam zehn Jahre nach der Eröffnung der Betuweroute im Jahr 2007 zieht. Ronald Paul, Chief Operating Officer (COO) des Hafenbetriebs Rotterdam: „Ein Hafen ist so gut wie seine Verbindungen zum Hinterland. Die Betuweroute war daher unseres Erachtens eine sehr gute Investition, sowohl für ein weiteres Wachstum des Hafens als auch zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Davon profitiert nicht nur der Rotterdamer Hafen, sondern die gesamte niederländische Wirtschaft: weniger Staus, geringere Belästigung der Anwohner entlang der vorhandenen Bahnstrecke, nachhaltigerer Transport und mehr Platz auf der Bahnstrecke für die Personenbeförderung. Die Betuweroute ist von vitaler Bedeutung.“

Die Niederlande sind das einzige europäische Land mit einer speziellen Bahnstrecke, die nur für den Gütertransport bestimmt ist. Allein schon für den Transport gefährlicher Stoffe ist dies eine sichere Lösung zur Umgehung der Städte entlang der vorhandenen Bahnstrecke, die zudem auch der Effizienz aller Transporte zugutekommt, wenn man das gemischte Bahnnetz (für den Personen- und Gütertransport) in den Niederlanden mit einem relativ hohen Aufkommen betrachtet. Die Hauptgüterarten, die per Bahn transportiert werden, sind Container, Eisen-erz, Kohle und Chemie.

Von allen Containern, die von Rotterdam aus transportiert werden, verließen 2016 10,4 % den Hafen mit der Bahn. 35 % wurden auf dem Wasser transportiert, der Rest über die Straße. Über die Hafenbahnlinie, im Prinzip der Beginn der Betuweroute, fahren jährlich 50.000 Züge und auf der A-15-Strecke der Betuweroute über 20.000. Das Spitzenjahr war 2014 mit 25.000 Zügen. 2015 und 2016 mussten wegen Bauarbeiten in Deutschland mehr Züge über die Brabantroute und Bad Bentheim geführt

werden. 2014 wurde 82 % des gesamten Bahnverkehrs auf der Achse Rotterdam-Deutschland über die Betuweroute geführt. 2016 verringerte sich dieser Anteil wegen der Umleitungen auf 57 % (siehe Abbildung).

Da ein wesentlicher Teil des Umschlags zum Hinterland per Bahntransport erfolgt, kommt es darauf an, noch vorhandene Hindernisse für ein weiteres Wachstum anzugehen. Ronald Paul: „Es ist sehr wichtig, dass dem Gütertransport per Bahn und der Personenbeförderung gleichermaßen große Aufmerksamkeit zukommt. Es ist Aufgabe von ProRail und des Ministeriums für Infrastruktur und Umwelt, Hindernisse für das weitere Wachstum des Bahntransports gezielt anzugehen.“

International ist es wichtig, eine Vereinheitlichung anzustreben. In den Niederlanden arbeiten wir auf der Betuweroute – z. B. – mit dem teureren europäischen Sicherheitssystem ERMTS und sind Lokführer obligatorisch zweisprachig. Dadurch sind die Nutzungskosten für Verkehrsunternehmen hoch. Außerdem gibt es in Deutschland einen Vorschlag zur Halbierung der Nutzungsvergütung. Es ist wichtig, dass der niederländische Tarif im Vergleich dazu nicht aus dem Rahmen fällt.

Darüber hinaus ist es wichtig, dass für die Betuweroute in Deutschland eine zweckmäßige Fortführung geschaffen wird. Obwohl mit der Anlegung eines dritten Gleises zwischen Emmerich und Oberhausen begonnen wurde, hat sich kürzlich gezeigt, dass die Planung durch eine Verzögerung bei der Genehmigungserteilung für verschiedene Streckenabschnitte nicht eingehalten wird.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Freek van Arkel/Hollandse Hoogte

IHK MITTLERER NIEDERRHEIN FEIERT IHRE GRÜNDUNG



„Es war keine Zwangsehe – aber Liebe auf den ersten Blick war es sicherlich auch nicht.“ Mit diesen Worten kommentierte IHK-Präsident Elmar te Neues den Zusammenschluss der Industrie- und Handelskammern Krefeld, Mönchengladbach und Neuss zur IHK Mittlerer Niederrhein vor 40 Jahren.

„Diese vier Jahrzehnte waren für die IHK und für unsere Region eine Erfolgsgeschichte, zu der viele beigetragen haben“, ergänzte IHK-Hauptgeschäftsführer Jürgen Steinmetz. „Dafür möchten wir uns heute bedanken.“ Anlässlich ihres Gründungstages hatte die IHK im Anschluss an die Sitzung der Vollversammlung zu einem Sommerfest eingeladen.

Elmar te Neues erinnerte an die besonderen Umstände der Fusion: „Der Zusammenschluss von Industrie- und Handelskammern wurde Anfang der 70er-Jahre in Nordrhein-Westfalen zum Trend.“ Verschiedene Fusionsmodelle wurden diskutiert, unter anderem auch ein Zusammengehen mit Aachen, Düsseldorf oder Wesel. „Nach vielen Sitzungen, Gesprächen und Briefen bahnte sich dann aber doch die Verbindung an, die wir heute als IHK Mittlerer Niederrhein kennen“, so te Neues. „Der neue Kammerbezirk sollte die kreisfreien Städte Krefeld und Mönchengladbach sowie die Kreise Neuss und Viersen umfassen.“

Mit Dr. de Weldige-Cremer, dem ersten Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein, war auch einer der maßgeblichen Akteure der

„Kammer-Hochzeit“ von 1977 zu Gast beim Sommerfest. „Man kann sagen, dass Sie als Trauzeugen ein glückliches Händchen gehabt haben“, bedankte sich Te Neues.

Anschließend blickte er auf wesentliche Meilensteine der IHK-Arbeit zurück: „Damals wie heute ist die Duale Berufsausbildung eines der wichtigsten Themen für uns. 516.000 Menschen haben in den vergangenen vier Jahrzehnten eine IHK-Prüfung gemacht.“ Te Neues erinnerte an die Erfolgsgeschichte des von der IHK initiierten dualen Studiums, das als Krefelder Modell in ganz Deutschland bekannt wurde.

Neben der beruflichen Bildung gehörte der Einsatz für eine leistungsfähige Infrastruktur und ein ausreichendes Angebot an Gewerbeflächen zu den Daueraufgaben der vergangenen 40 Jahre. Te Neues nannte beispielhaft die Initiative „Zukunft durch Industrie – Krefeld“, die Gründung der Metropolregion Rheinland und die Aktion „Heimat shoppen“ als weitere Meilensteine der vielfältigen IHK-Arbeit.

„Nach diesem Rückblick stellt sich die Frage: Was haben wir von den kommenden vier Jahrzehnten zu erwarten?“, sagte IHK-Hauptgeschäftsführer Jürgen Steinmetz zur Begrüßung der Trend- und Zukunftsforscherin Birgit Gebhardt. „Wie entwickeln sich Wirtschaft, Arbeitsmarkt und Gesellschaft angesichts des demografischen Wandels, einem veränderten Mobilitätsverhalten, fortschreitender Digitalisierung und Industrie 4.0?“

Gleich zu Beginn ihres Vortrags machte die Hamburger Trendforscherin dies unmissverständlich klar: „Die Digitalisierung, wie wir sie heute erleben, ist weit mehr als nur ein weiteres Update, wie manche glauben.“ Vielmehr würden herkömmliche Fertigungsprozesse und Handelsmodelle grundlegend infrage gestellt. Nicht mehr die Produkte seien entscheidend, sondern die Daten der Konsumenten. „Damit wird demnächst das Geld verdient.“ Amazon, Google und Co. bezeichnete Gebhardt als „gatekeeper“ dieses Datenschatzes. „Die Macht dieser Unternehmen wird noch zunehmen – darauf sollten wir uns einstellen.“

Sie schilderte die Eindrücke von ihrer jüngsten Reise ins Silicon Valley. „Deep Learning“ sei das alles beherrschende Thema. „Es geht darum, Maschinen intelligent zu machen – das treibt alle großen Unternehmen um.“ Nachdem Roboter den Menschen die körperliche Arbeit abgenommen hätten, gehe es jetzt darum, dass die Maschinen die

geistige Arbeit der Menschen übernehmen. „Operationsroboter sind heute besser als der Mensch in der Lage, komplexe und schwierige medizinische Eingriffe zu tätigen“, beschrieb Gebhardt ein Beispiel. „Ein solcher Roboter kann hier, in Krefeld, operieren und dabei von überall in der Welt aus gesteuert werden.“

Für die Arbeitswelt seien die Folgen des digitalen Wandels gravierend. „Digitalisierung bedeutet vor allem Vernetzung“, so Gebhardt. „In der Arbeitswelt der Zukunft werden Hierarchien und interdisziplinäre Gräben an Bedeutung verlieren, Kollaboration, Verhandeln und Austarieren dagegen immer wichtiger.“

Quelle und Foto: IHK Mittlerer Niederrhein, Anlässlich ihrer Gründung 1977 feierte die IHK Mittlerer Niederrhein 40 Jahre „Kammer-Ehe“: Präsident Elmar te Neues (r.) und IHK-Hauptgeschäftsführer Jürgen Steinmetz schneiden die Torte an.

UNSERE KINDER, UNSERE ZUKUNFT



Unsere Kinder, unsere Zukunft. Unter dieses Motto stellt der Chempark Krefeld-Uerdingen seinen diesjährigen Gesundheitstag. Am Samstag, 24. Juni 2017, dreht sich von 10 bis 14 Uhr alles um den Gesundheitsschutz und die Förderung und Entwicklung unserer Jüngsten.

Dazu stehen Eltern und Kindern im Nachbarschaftsbüro (Am Marktplatz 9, 47829 Krefeld) Experten mit Rat und Tat zur Verfügung.

Die pronova BKK klärt über den richtigen Versicherungsschutz auf. Am Aktionsstand können sich Groß und Klein über Gesundheitsthemen wie Übergewicht, gesunde Ernährung und Bewegung informieren. Das Team der pronova BKK bringt auch Tipps mit, was anstelle von Chicken Nuggets und Pommes an gesundem Essen schnell auf den Tisch gezaubert werden kann. Die Sportler vom SC Bayer 05 Uerdingen bauen mehrere Bewegungssimulationen für Kinder auf und informieren über das breite Angebot des Vereins. Und die Fachleute von Clewer Laufen überprüfen Kinderfüße, führen eine Fuß- und Ganganalyse durch und bieten viele Tipps, zum Beispiel zur Körperhaltung von Kindern und den passenden Einlagen.

Quelle und Foto: CURRENTA

KOALITIONSVERTRAG NRW AUS SICHT DER LOGISTIK



Der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW (VVWL) begrüßt weitgehend den von der künftigen Landesregierung vorgestellten Entwurf des Koalitionsvertrages. Viele Forderungen der Logistik werden darin im Sinne des VVWL aufgeführt.

„Wir erhoffen uns von der neuen Landesregierung eine weitere Schärfung des Profils und Stärkung des Logistikstandortes NRW. Die Versprechen dazu sind im heute veröffentlichten Entwurf des Koalitionsvertrages enthalten, daran werden wir die Arbeit der künftigen Landesregierung messen“, betont Dr. Christoph Kösters, Hauptgeschäftsführer des VVWL NRW (Foto).

Wir freuen uns natürlich über das Bekenntnis zum Logistikstandort NRW und das Versprechen, alle Verkehrsträger und deren Schnittstellen auch für grenzüberschreitende Verkehre auszubauen und ausreichend Parkraum zu schaffen.

Besondere Bedeutung hat für uns, dass NRW zum Bundesland mit den schnellsten Planungs- und Genehmigungsverfahren werden soll. Die Leverkusener Autobahnbrücke, die seit 2013 für den Lkw-Verkehr gesperrt ist und deren Neubau physikalisch in 2017 trotz aller Priorisierung immer noch nicht begonnen hat, ist das Mahnmal dafür, wie dringend unser Planungsrecht modernisiert werden muss.

Ebenfalls aus Sicht der Logistik erfreulich: „Neubaumaßnahmen“ für Landesstraßen sind nicht mehr Tabu, sondern werden als Mittel zur Erschließung aufgeführt. Dass zur Finanzierung die Straßennutzer nicht noch stärker herangezogen werden sollen, entspricht 1:1 unseren in der Vergangenheit gestellten Forderungen.

Dass die neue Landesregierung pauschale Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Innenstädten ablehnt, ist im Sinne einer funktionierenden logistischen Versorgung und Entsorgung der Städte und Bürger sehr zu begrüßen. Der im Koalitionsvertrag angekündigte Schritt, Flottenfahrzeuge, die große Fahrleistungen im innerstädtischen Verkehr erbringen, schnell auf emissionsarme Antriebe umzustellen und den Anteil von Elektrobussen zu erhöhen, ist zwar grundsätzlich der richtige Weg, allerdings müssen in diesem Falle dringend Übergangsfristen eingeräumt werden. Die Verkehrswirtschaft muss sich bei der Investition in neue Fahrzeuge auf die bestehenden gesetzlichen Regelungen verlassen können. Es ist nicht vermittelbar, dass erst wenige Jahre alte Fahrzeuge plötzlich nicht mehr der Rechtslage entsprechen sollen. Der VVWL spricht sich hier zusammenfassend für intelligente Lösungen mit Übergangs- und Anpassungsfristen für den betroffenen allgemeinen Güter- und Wirtschaftsverkehr aus. Die gleichfalls gemachte Ankündigung, die wechselseitige gegenseitige Anerkennung der Handwerkerparkausweise zu

ermöglichen, führt zu der Überlegung, hier auch das Umzugsgewerbe wieder mit in den Kreis der Antragsberechtigten einzuschließen.

Aus Sicht der Logistikbranche positiv zu werten sind die Ankündigungen, auch die LEP-Flächen für landesbedeutsame flächenintensive Großvorhaben zu ertüchtigen und weiterzuentwickeln und den newPark in den nächsten Jahren zum Top-Standort für neue Industrie in Nordrhein-Westfalen werden zu lassen. Auch der angekündigte Grundsatz, zum Erhalt der Wertschöpfungsketten sowie zur Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in NRW seitens des Landes Standortentwicklung durch die Bereitstellung und Bevorratung von Flächen zur gewerblichen und industriellen Nutzung ermöglichen, signalisiert eine dringend notwendige ausgewogenere Flächenpolitik.

Der VVWL begrüßt, dass die neue Landesregierung beabsichtigt, die Potenziale der nordrhein-westfälischen Wasserstraßen besser zu nutzen. Zudem beabsichtigt die Landesregierung, die auch im Rahmen des 2016 vorgestellten Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzept getroffene Unterscheidung in landesbedeutsame und nicht landesbedeutsame Häfen (Binnenhäfen) aufzuheben, gleiches auch in Bezug auf die Flughäfen. VVWL und das von ihm mitgeführte Logistikcluster NRW hatten sich stets gegen eine solche Unterscheidung, insbesondere bei den Binnenhäfen, ausgesprochen.

Eine Stärkung, Weiterentwicklung und schnellstmögliche Umsetzung des Wasserstraßen-, Hafen- und Logistikkonzepts des Landes und die Entwicklung eines Landeshafengesetzes wird vom VVWL und der in ihm vertretenen maritimen Logistik gerne aktiv begleitet. Auf Basis des 2016 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans und der Verkehrswegeausbaugesetze begrüßt der VVWL zudem die Absicht, gegenüber dem Bund werden mit Nachdruck auf eine Sanierung der Schleusenbauwerke sowie auf die Anhebung der Fluss- und Kanalbrücken hinzuwirken und gemeinsam mit dem Bund und den anderen Rheinanliegerländern die Erhöhung der Abladetiefe des Rheins voranzutreiben. Überfällig ist es, analog zu dem Kooperationsabkommen mit dem Hafenstandort Hamburg ein Abkommen zur Zusammenarbeit zwischen Nordrhein-Westfalen und den ZARA-Häfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam anzustreben und möglichst abzuschließen.

Schienenprojekte, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 nur im sogenannten „Potentiellen Bedarf“ eingestuft sind, möglichst schnell in den „Vordringlichen Bedarf“ zu bringen, ist angesichts der bundesweit über-

ragenden Bedeutung des Schienenverkehrsstandortes Nordrhein-Westfalen ein richtiger Weg. Dazu gehört neben dem im Koalitionsvertrag unter anderem genannten zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecken Münster-Lünen und Kaldenkirchen-Dülken, dem dreigleisigen Ausbau der Strecke Aachen-Düren aber nicht zuletzt auch der Eiserne Rhein. Die Aussage, sich gemeinsam mit den Partnern Belgien und Niederlande für eine leistungsfähige, schienengebundene Anbindung des Antwerpener Hafens „stark zu machen“, bedarf an dieser Stelle einer näheren Konkretisierung. Die angekündigte Initiative gemeinsam mit dem Bund, anderen Rheinanliegerländern und der Deutschen Bahn zu einem Masterplan „Lärmbekämpfung und Bahnübergangsbeseitigung im Rheintal“ ist angesichts der Problemlage und der hochausgelasteten Nord-Süd-Magistralen zu begrüßen. Gleiches gilt im Grundsatz für das Vorhaben, zur Stärkung der nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen (NE-Bahnen) die Infrastrukturförderung wieder einzuführen.

Nordrhein-Westfalen mit seiner stark außenhandelsorientierten Wirtschaft ist auch ein wichtiger Standort für Luftfrachtverkehre. Das Bekenntnis zur dezentralen Flughafeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen und zur Verbesserung der Anbindung der Flughäfen via Schiene und Straße ist zu würdigen. Bei den im Koalitionsvertrag angeführten Maßnahmen zum Thema Lärmschutz ist durch die neue Landesregierung dafür Sorge zu tragen, dass die Leistungsfähigkeit der Fracht-Drehkreuze und -Standorte, nicht zuletzt von Köln-Bonn und Düsseldorf, erhalten bleibt und nicht durch weiter einschränkende Regelungen behindert wird.

Den Vorrang des Bestands vor dem Neubau bei Verkehrsinfrastrukturen werden wir weiterentwickeln. Alle Verkehrsträger müssen nicht nur in einem guten Zustand erhalten, sondern je nach ihrem Bedarf auch ausgebaut werden können.

Das Vorhaben, Nordrhein-Westfalen zu einer „Modellregion für Mobilität 4.0 zu machen“ – mit intelligenter Verkehrsführung, neuen Mobilitätskonzepten und autonomem Fahren, aber auch mit konsequenter Beachtung des Datenschutzes wird begrüßt. Die nordrhein-westfälische Logistikwirtschaft tritt hierzu gerne in einen konzentrierten, anwendungs- und umsetzungsorientierten Austausch mit der Wissenschaft, innovativen Unternehmen und Entwicklern.

Wir hoffen, dass durch das Land NRW mehr Innovationsimpulse für das

Verkehrssystem insgesamt und für den Güterverkehr im Besonderen gesetzt werden und die Digitalen Infrastrukturen in NRW flächendeckend und schnell im Sinne eines Standortvorteils im internationalen Standortwettbewerb ausgebaut werden. Der hohe Stellenwert, den der Digitale Ausbau im Entwurf des Koalitionsvertrages NRW erfährt, lässt uns dabei hoffen.

Mit Interesse hat der VVWL zur Kenntnis genommen, dass die neue Landesregierung den Mittelstand vor unfairer Konkurrenz durch öffentliche Unternehmen schützen und das Beteiligungsportfolio des Landes auf Privatisierungsmöglichkeiten hin prüfen will. Eine Betätigung von öffentlichen Unternehmen soll nur dann gerechtfertigt sein, wenn die Betätigung zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben dringend erforderlich ist und private Unternehmen diese Aufgabe nicht ebenso wirksam und effizient erledigen können. Erinnerung sei hier an entsprechende Diskussionen und auch Beschwerden in Teilen der Logistikbranche (z.B. Entsorgungslogistik, Umzugsspedition und Hafenlogistik). Nach geltendem Landesrecht (§ 107 Gemeindeordnung NRW) gilt noch als Maßstab einer wirtschaftlichen Betätigung einer Gemeinde, dass der öffentliche Zweck durch andere Unternehmen nicht besser und wirtschaftlicher erfüllt werden kann. Hier müsste dann also auch folgerichtig die Gemeindeordnung geändert werden.

Über den VVWL: Der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) e.V. ist der Wirtschafts- und Arbeitgeberverband der nordrhein-westfälischen Transport-, Speditions-, Logistik- und Entsorgungswirtschaft. Der VVWL ist Servicepartner und Interessenvertretung seiner Mitgliedsfirmen. Mit seinen rund 2.200 Mitgliedschaften ist er der führende Verband der nordrhein-westfälischen Verkehrs- und Logistikwirtschaft mit Geschäftsstellen in Düsseldorf und Münster.

Quelle und Foto: VVWL

GREEN CRUISE PORT ERHÄLT PREIS FÜR NACHHALTIGKEIT



Das europaweite Hafenkooperationsprojekt GREEN CRUISE PORT für mehr Nachhaltigkeit in der Kreuzfahrt wurde mit dem zweiten Preis des Baltic Clean Maritime Award (BCMA) in der Kategorie Infrastruktur ausgezeichnet.

Europäische Häfen und Reedereien engagieren sich in dem Projekt, an dem auch die Hamburg Port Authority (HPA) sowie die HPA-Tochter Cruise Gate Hamburg aktiv beteiligt sind. Die Verleihung erfolgte im Rahmen des jährlichen Forums der „European Union Strategy for the Baltic Sea Region (EUSBSR)“ in Berlin. Auf dem Kongress diskutieren etwa 1000 Teilnehmer über Strategien für den Ostseeraum und angrenzende Nordseegebiete.

Jens Meier, CEO der HPA: „Der Hamburger Hafen setzt mit der europaweit größten Landstromanlage oder der Möglichkeit zur LNG-Betankung von Kreuzfahrtschiffen bereits Maßstäbe bei innovativen Ansätzen zur Emissionsminderung. Das Projekt ermöglicht den Beteiligten einen Austausch, von dem am Ende alle profitieren. Unser gemeinsames Ziel ist mehr Nachhaltigkeit.“

Sacha Rougier, Geschäftsführerin von Cruise Gate Hamburg: „An unseren Terminals haben wir unseren Partnern schon sehr früh verschiedene Möglichkeiten der alternativen Energieversorgung geboten und dabei wichtige Erfahrungen gesammelt. Für die nächste Generation von Kreuzfahrtschiffen ist dabei der Austausch mit allen Kreuzfahrthäfen wichtig, um den Reedereien ein verlässliches Hafen-Netzwerk bieten zu

können, das die reibungslose Versorgung mit alternativen Treibstoffen auf den unterschiedlichen Routen garantiert. Der Austausch im Rahmen dieser wegweisenden Initiative hat dazu einen wichtigen Beitrag geleistet.“

Zwischen 2000 und 2015 nahmen die Passagierzahlen in den Ostsee- und der angrenzenden Nordseeregion um durchschnittlich jährlich 9,7% zu. Die Partner des auf drei Jahre angelegten Projekts GREEN CRUISE PORT wollen gemeinsam Lösungen erarbeiten, um die Umweltauswirkungen der Kreuzfahrt in Ost- und Nordsee zu minimieren. Die Kreuzfahrthäfen nehmen dabei als Knotenpunkt für die Passagiere eine zentrale Rolle ein. Die Hafenverwaltungen streben mit dem Projekt die Entwicklung nachhaltiger und innovativer Lösungsansätze im Bereich der Infra- und Suprastruktur an. Im Mittelpunkt stehen dabei die Themen nachhaltige Energieversorgung und innovative Lösungen zur Emissionsminderung, smarte Terminalgebäude und innovative Entsorgungseinrichtungen sowie intelligente Verkehrslösungen und regionalwirtschaftliche Effekte der Kreuzschifffahrt.

GREEN CRUISE PORT wird durch die Europäische Union gefördert. Das Projekt wird gemeinsam von den Hafenverwaltungen Hamburg, Rostock, Helsinki, Bergen, Esbjerg, Klaipeda, Tallinn und Riga sowie einem Forschungsinstitut in Danzig vorangebracht. Die Häfen Kopenhagen, Stockholm, Göteborg, Oslo, Kaliningrad, St. Petersburg und Amsterdam sowie die Reedereien TUI Cruises und AIDA unterstützen das Vorhaben als Associated Partner. Für den Kreuzfahrtstandort Hamburg unterstützen die HPA-Tochtergesellschaft Cruise Gate Hamburg, das Hamburg Cruise Center und die Senatskanzlei.

Die internationale Jury konnte aus 25 Nominierungen wählen. Mitglieder der Jury waren Markku Mylly, (Director of European Maritime Safety Agency), Tommy Halén (Director, Trelleborgs Hamn AB), Anne Sigrid Hamran (Port Director, Port of Oslo), Ralf Nagel (Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Reeder), Prof. Dr. Ehlers (Member of the Advisory Board, Baltic Sea Forum), Henrik Hololei (Generaldirektion Mobilität und Verkehr der EU), Kurt Bodewig (Baltic Sea Forum).

Quelle: Hamburg Port Authority AöR, Foto: HHM/Annette Krüger