

WORKSHOP IN MINDEN ZU „HAMBURG-NRWPLUS“



In Minden fand jetzt der zweite Workshop im Rahmen des Projektes „Hamburg-NRWplus“ statt, das zum Ziel hat, den Hinterlandverkehr zwischen dem Hamburger Hafen und Nordrhein-Westfalen verstärkt auf die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff zu verlagern.

Nachdem im März das Thema „Zollabwicklung“ im Fokus stand, beschäftigte sich der zweite Workshop mit der „Verbesserung des Transportangebots der Terminals und des Leercontainermanagements im Hinterland“. Ziel war es, über Engpässe an Terminals zu diskutieren, mögliche Lösungsansätze zu erarbeiten und Abhilfe zu schaffen.

Rund 40 Teilnehmer folgten der Einladung der beiden Projektpartner Hafen Hamburg Marketing und PLANCO Consulting. Begrüßt wurden sie durch Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., Volker Hahn, Leiter der Hafen Hamburg-Repräsentanz Dortmund, Gunnar Platz von der PLANCO Consulting GmbH und den geladenen Referenten. Egloff gab in seiner Einführung einen kurzen Überblick zur aktuellen Situation im Hinterlandverkehr zwischen Hamburg und Nordrhein-Westfalen.

Oliver Hämel von der TFG Transfracht berichtete über das Leistungs- und Transportangebot der TFG am Container Terminal Dortmund (CTD) und

ging im Anschluss auf die Frage nach einem möglichen Buchungsrückstau am CTD ein, von dem Unternehmen während der Befragung berichteten. Laut Hämel seien ausreichend Kapazitäten vorhanden. Diese könnten bei Bedarf kurzfristig erhöht werden, wodurch ein Rückstau verhindert und eine ausreichende Flexibilität gewährleistet würde. Zudem wies Hämel auf die Buchungsplattform „Box2Rail“ hin, die eine optimale Disposition für die Kunden ermögliche.

Als weitere Referenten informierten Tim Fickermann von der Denninghaus GmbH & Co. KG sowie Philipp Seefeldt von der neska Schifffahrts- und Speditionskontor GmbH über die allgemeine Situation am Terminal Bönen und dessen Transport- und Leistungsangebot. Im Wesentlichen konzentriert sich das Terminal auf die Westhäfen, allerdings befinde man sich derzeit in intensiven Gesprächen, um eine bessere Anbindung an die Nordhäfen zu ermöglichen – zurzeit werden zweimal pro Woche Zugabfahrten in Richtung Hamburg angeboten – und das Terminal für Unternehmen noch attraktiver zu machen.

Wolfgang Rüsing von der Warsteiner Brauerei gab einen Überblick über das Portfolio des Terminals in Warstein. Das werde mittlerweile gut angenommen und diene längst nicht mehr nur für den Transport eigener Waren. Die Auslastung sei gut, eine Erhöhung der Abfahrten kann bei Bedarf kurzfristig realisiert werden.

Die Kapazitätsengpässe im Mindener Hafens standen bei Joachim Schmidt von der Mindener Hafen GmbH im Vordergrund seines Referats. Der derzeitige Hafen stoße an seine Grenzen, weshalb man sich entschieden hat, einen neuen zusätzlichen Containerhafen „Regio Port“ in Minden zu bauen. Der neue Standort bietet neben weiteren Stellplatzkapazitäten aufgrund seiner Lage die Möglichkeit, deutlich größere Schiffe abzufertigen. Durch die Verlagerung des Binnenschiffsverkehrs auf den neuen Standort ergeben sich zusätzliche Kapazitäten für die Bahn auf dem aktuellen Containerterminal im Industriehafen II.

Thorsten Wind von der Bobe Speditions GmbH, der ebenfalls auf das Bahn- und Binnenschiffsangebot des Mindener Hafens einging, appellierte noch einmal eindringlich an alle Beteiligten, ihre Kooperationsbereitschaft zu überdenken und gemeinsam an Lösungen zu arbeiten. Denn nur zusammen lasse sich das Transportangebot der Terminals nachhaltig steigern, sodass schlussendlich alle davon profitieren.

Bernhard Schmid von der DB Netz AG informierte die Teilnehmer über die Rolle der DB Netz im Schienengüterverkehr und ging unter anderem auf das Thema Vegetation und die damit verbundenen Investitionen zur Gewährleistung der Trassenbefahrbarkeit ein. Auf die Frage nach einer Senkung der Trassenpreise und einer Erweiterung der Infrastruktur zur Attraktivitätssteigerung der Bahn antwortete Schmid, dass dies geplant sei. Allerdings verwies er darauf, dass zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur nur bei ausreichender Auslastung getätigt werden könnten. Hierfür sei es daher enorm wichtig, Kooperationen einzugehen und Aufkommen zu bündeln.

Die Vorstellung der Hafenbahn im Hamburger Hafen übernahm Sebastian Doderer von der Hamburg Port Authority. Doderer erläuterte auf Nachfrage, wie die Hafenbahn mit Schiffsverspätungen umgehe. Gängige Praxis sei es, dass Slots untereinander getauscht würden, da der starre Fahrplan keine Wartezeiten zuließe. Des Weiteren berichtete Doderer vom Start eines Pilotprojektes, dessen Ziel es sei, die Netzkapazität durch die Einrichtung von Lokabstellflächen zu stärken. Eisenbahnunternehmen sollen so flexibler auf Aufkommenschwankungen reagieren können und Leerfahrten vermeiden.

Zum Abschluss der Veranstaltung gingen Jens Hohls vom Hafen Braunschweig und Robin Glade von MSC Mediterranean Shipping Company auf das Thema Leercontainermanagement im Hinterland ein. Dabei wurde verdeutlicht, dass die geringe Anzahl an Leercontainerdepots im Inland auf die geringe Rentabilität zurückzuführen sei. Ausschlaggebend für den Betrieb seien eine gewisse Mindestmenge und die Paarigkeit bei Verkehren.

Für die Gastgeber war die Veranstaltung ein großer Erfolg. Der Workshop lieferte für die Teilnehmer zahlreiche neue Erkenntnisse und löste lebendige Diskussionen aus. Das anschließende Abendessen bot außerdem die Gelegenheit zu Fachgesprächen mit den Referenten und zur Erweiterung des persönlichen Netzwerks.

Quelle und Foto: HHM, Vertreter von Hafen Hamburg Marketing und PLANCO Consulting zusammen mit den Referenten des Workshops

40 Jahren gewachsen und wird kontinuierlich weiterentwickelt, ein Fundus an Fakten und an Vertrauen, aus dem alle Beteiligten Nutzen ziehen.

250 ehrenamtliche Gremienmitglieder im Vorstand, den Beiräten und den Regionalgruppen tragen ganz wesentlich zu einem lebendigen Vereinsleben auf hohem inhaltlichem Niveau bei. Das ist das Besondere an der BVL, diese Mischung aus Fachlichkeit und verbindlichen menschlich-kollegialen Beziehungen. In ihrem Jubiläumsjahr zählt die BVL mehr als 11.000 Mitglieder – unter ihnen erfahrene Profis aus Industrie, Handel und Logistikdienstleistung ebenso wie Young Professionals, Wissenschaftler und Studierende.

„Wir sind kein Verband, wir sind ein Verein, deshalb vertreten wir keine Partikularinteressen. Unser Ansatz ist es, dass wir uns für die gesamte Logistik einsetzen – sowohl in Industrie und Handel als auch in der Logistikdienstleistung. Dazu gehört es, immer objektiv und sachlich zu bleiben“, beschreibt Prof. Robert Blackburn, der Vorstandsvorsitzende der BVL, das Selbstverständnis der Organisation und ergänzt: „In unserer Vision aus dem Jahr 2008 haben wir festgelegt: Objektivität ersetzt Neutralität. Damit sind wir auch politischer geworden im Sinne von Daten, Fakten und Analysen sowie sachlichen Hinweisen und Handlungsaufforderungen an die Politik.“

Bereits zu ihrem 30-jährigen Bestehen hat die BVL eine Chronik vorgelegt, damals noch in gedruckter Form. Zum 40-Jährigen sind all diese Informationen und die Fortschreibung bis in die Gegenwart im Internet zu finden. Zahlreiche Dokumente, insbesondere die Chronik Jahr für Jahr im PDF-Format, ergänzen die schnelle Information der Zeitleiste und sind eine Fundgrube an Entdeckungen.

Vom 17. bis 19. Oktober 2018 findet in Berlin der 35. Deutsche Logistik-Kongress der BVL statt. Das Motto in diesem Jahr: Digitales trifft Reales. Auf die Teilnehmer warten an den drei Tagen 70 Stunden Kongressprogramm mit rund 120 Rednerinnen und Rednern. Die Digitalisierung bringt eine neue Dynamik in die Logistik. Im Mittelpunkt der Fachsequenzen des Kongresses stehen Technologien, Methoden und Märkte. Themen sind zum Beispiel Robotik und autonome Logistik, Blockchain, Künstliche Intelligenz und die Smart Factory, aber auch die Menschen, die in dieser Welt arbeiten, urbane Logistik, die Baustelle Infrastruktur mit ihren Schlag- und Funklöchern oder Engpässe in der Transportlo-

gistik. Neue wissenschaftliche Erkenntnisse ergänzen die Berichte aus der Praxis. In vier LOG.Camps werden HR und Recruiting diskutiert, Start-ups stellen sich vor, und wer will, kann beim Hackathon oder beim Machathon mitmachen und Kräfte messen.

Die Gala am Abend des ersten Kongresstages ist gleichzeitig ein großes Geburtstagsfest. „Wir feiern unseren 75. Seien Sie dabei!“, so ist es bereits angekündigt: 40 Jahre Bestehen der BVL plus 35 Jahre Kongress. „Digitales trifft Reales“, das Jahres- und Kongressmotto 2018 der BVL, reicht in seiner Bedeutung weit über dieses und die nächsten Jahre hinaus und ist ein Signal dafür, welche Themen im Mittelpunkt stehen werden.

Quelle und Grafik: Bundesvereinigung Logistik

WEITERES WACHSTUM VON CONTAINERN IN ROTTERDAM



Im Rotterdamer Hafen wurden im ersten Quartal 2018 1,2% weniger Güter umgeschlagen als im selben Vorjahreszeitraum. Insgesamt wurden 117,8 Millionen Tonnen umgeschlagen, während es im ersten Quartal 2017 noch 119,3 Millionen Tonnen waren.

Rückläufig war der Warenverkehr vor allem von Kohle, Eisenerz, Schrott und Rohöl. Dagegen hat sich das Wachstum des Containerumschlags weiter

fortgesetzt – mit einer Zunahme von 6,1% in TEU bzw. von 4,6% in Tonnen. Auch der Umschlag von Mineralölprodukten nahm zu, insbesondere bei ausgehenden Transporten. Der Umschlag von Biomasse und LNG (Flüssiggas) stieg spektakulär an.

„Das weitere Wachstum des Containerumschlags bestätigt, dass der Hafen Rotterdam eine immer wichtigere Position im Netzwerk der Schifffahrtsverbindungen der großen Reederei-Allianzen einnimmt,“ sagt Allard Castelein, Generaldirektor des Hafenbetriebs Rotterdam. „Dass wir nach dem starken Anstieg des letzten Jahres nun ein etwas gemäßigteres Wachstum verzeichnen, entspricht voll und ganz unseren Erwartungen.“

Insgesamt blieb der Umschlag von flüssigem Massengut nahezu konstant mit einer leichten Zunahme um 0,5% auf 55,9 Millionen Tonnen. In diesem Marktsegment wurde weniger Rohöl (-4,5% auf 25,4 Millionen Tonnen) angeliefert als im ersten Quartal des Vorjahres. Die Differenz ergibt sich vor allem aus dem Warenverkehr im Januar 2017, in dem ein außergewöhnlich hoher Umschlag realisiert worden war. Der im Laufe des Vorjahrs strukturell zurückgegangene Umschlag von Mineralölprodukten entwickelte sich aber im vergangenen Quartal wieder positiv mit einem Anstieg um 4,8%. Die rückläufige Entwicklung ein- und ausgehender Heizöl-Lieferungen kam zum Stillstand. Auch wurde im ersten Quartal weitaus mehr LNG umgeschlagen als im Vorjahr (+210%; 0,7 Millionen Tonnen), wobei im Februar mit einem Volumen von über 500.000 Tonnen ein Rekord erzielt wurde. Dieses Wachstum betrifft sowohl die ein- als auch die ausgehenden LNG-Lieferungen und bestätigt erneut die Bedeutung von Rotterdam als zentraler LNG-Handelsplatz.

Beim Trockenmassengut spielen Eisenerz sowie Schrott einerseits und Kohle andererseits die wichtigste Rolle. In beiden Bereichen verzeichnete man einen erheblichen Rückgang: Der Umschlag von Eisenerz und Schrott ging um 9,3% auf 7,1 Millionen Tonnen zurück, der Kohleumschlag um 19,0% auf 6,5 Millionen Tonnen. Für den Rückgang beim Eisenerz ist vor allem der Januar verantwortlich, da der Umschlag 2017 besonders hoch gewesen war. Das Volumen in den Monaten Februar und März 2018 entspricht den Werten des Vorjahreszeitraums. Der Rückgang bei der Kohle ist insbesondere auf die geringere Anlieferung für Kraftwerke zurückzuführen, da im vergangenen Jahr einige ältere Anlagen in Deutschland und den Niederlanden geschlossen wurden. Beim Umschlag landwirtschaftlicher Massengüter kam es infolge der schlechten Sojaernte in Argentinien zu einem Rückgang um 8,2% auf 2,6 Millionen Ton-

nen. Auch beim sonstigen Trockenmassengut verzeichnete man mit 20,4% auf 2,4 Millionen Tonnen einen erheblichen Rückgang. Dies ist insbesondere die Folge einer geringeren Produktion bei den Mineralienabnehmern. Insgesamt ging der Umschlag von Trockenmassengut um 13,66% auf 18,8 Millionen Tonnen zurück.

Der Containerumschlag stieg nach Gewicht um 4,6% auf 35,9 Millionen Tonnen und nach Volumen um 6,1% auf 3,5 Millionen TEU an. Mit diesem Wachstum, das vor allem auf die zunehmende Umschlagleistung der großen Container-Terminals im Hafen zurückzuführen ist, setzt sich der starke Anstieg des Vorjahres fort. Diese Steigerung ist auch notwendig, da die Reedereien, die in den drei großen Allianzen operieren, Rotterdam als wichtige Drehscheibe in ihren Verbindungsnetzen betrachten. Deshalb konzentrieren sich immer mehr Umschlagaktivitäten in Rotterdam. Dadurch stieg auch das Feeder-Volumen weiterhin stark an; es erhöhte sich um 7,5% auf 0,6 Millionen TEU. Feederschiffe transportieren Container mit interkontinentaler Ladung zu und von anderen Häfen, die nicht direkt von Deepsea-Verbindungen bedient werden. Auch findet in Rotterdam ein immer intensiverer Austausch zwischen Deepsea-Diensten statt, wodurch die Reedereien ihren Kunden mehr Kombinationen zwischen Lade- und Löschhäfen in Asien und Europa anbieten können. Darüber hinaus führten die neuen Verbindungen mit dem östlichen Teil des Mittelmeers zu einer Zunahme des Shortsea-Umschlags um 6,9% auf 0,7 Millionen TEU.

Der Gesamtumschlag des Marktsegments Massenstückgut (Ro-Ro-Verkehr und sonstiges Stückgut) ging um 4,7% auf 7,2 Millionen Tonnen zurück. Der RoRo-Verkehr nahm im Vergleich zum ersten Quartal des Vorjahres leicht um 0,8% auf 5,8 Millionen Tonnen zu, unter anderem infolge der Erweiterung der Abfertigungskapazität für RoRo-Schiffe an einem der Terminals in Rotterdam. Das Umschlagsvolumen des sonstigen Stückguts lag erheblich unter dem hohen Niveau des ersten Quartals 2017 (-22,2%, auf 1,4 Millionen Tonnen), da in diesem Jahr der zusätzliche Umschlag von Stahl in Form von Brammen wieder eingestellt wurde. Der erhöhte Güterstrom im Vorjahr war die Folge Renovierungen von Hochöfen in Deutschland, wodurch die Stahlproduktion vor Ort vorübergehend reduziert wurde. Auch wurden im letzten Zeitraum kaum mehr Fundamente für Off-shore-Windkraftanlagen verladen. Diese Aktivität wird im zweiten Quartal voraussichtlich wieder zunehmen.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

7.000 FRANZBRÖTCHEN AN LKW-FAHRER



Über 60 Unternehmen und Verbände aus der Logistik-Branche haben sich in Hamburg mit einer großen Aktion bereits im dritten Jahr in Folge bei tausenden Lkw-Fahrern bedankt.

Die Brummifahrer, die täglich Waren nach Hamburg bringen oder dort abholen, bekamen als Anerkennung für ihre nicht immer einfache Arbeit ein Franzbrötchen und ein Schild mit der Aufschrift „Logistikheld“ überreicht. Dabei stand auch Wirtschafts- und Verkehrssenator Horch in der Halskestraße und überraschte die Fahrer und Fahrerinnen mit den Franzbrötchen. Derzeit arbeiten rund 402.000 Erwerbstätige in der Metropolregion Hamburg in der Logistikbranche, davon 173.000 in Hamburg. Damit ist die Branche Hamburgs größter Arbeitgeber.

An die 40.000 Lastwagen transportieren täglich in Hamburg Waren in oder aus dem Hafen, zu Lagerhäusern, Unternehmen und Haushalten. „Hamburg sagt Danke“ ist eine breit angelegte Aktion der Hamburger Logistik-Unternehmen und -Verbände für die Lkw-Fahrer. Die „Logistik-Freunde“, die wichtigsten Verbände der Logistik, aber auch die Handelskammer und die Wirtschaftsbehörde beteiligten sich an der Aktion wie bereits in den beiden Vorjahren. Zwischen Fuhlsbüttel und Seevetal verteilten Wirtschaftssenator Frank Horch, Manuela Herbort, Stefan Saß, Frank Wylezol, Andreas Mähler, Jens Aßmann sowie weitere Verantwortliche der Organisationen mit vielen Kollegen und Helfern gut 7.000

Franzbrötchen, eine echte Hamburger Spezialität.

Zusätzlich versorgten viele Unternehmen ihre Fahrer mit Franzbrötchen am eigenen Standort. Zu den Brötchen erhielten die Fahrer eine Dankeskarte mit der Bitte, sich mit dieser Karte zu fotografieren und das Foto unter dem Hashtag [#LogistikHeld](#) bei Facebook hochzuladen. Ziel der Aktion ist es, den „Logistik-Helden“ ein Gesicht zu geben, ihre Arbeit zu würdigen und für Nachwuchs zu werben. Der Nachwuchsmangel bei den Berufskraftfahrern ist seit Jahren eklatant. Auch in der breiten Öffentlichkeit soll mit der Aktion das Bewusstsein für die wichtige Arbeit der Kraftfahrer geschärft werden. Die Medienpartner Radio Hamburg und Hamburg schnackt! unterstützen dabei. Die Medienpartner Radio Hamburg, das Tagesjournal und Hamburg schnackt! unterstützen dabei.

Getragen wird die Aktion zum Tag der Logistik von der Logistik-Initiative Hamburg, dem Verband Straßengüterverkehr und Logistik, dem Verein Hamburger Spediteure, der SVG-Hamburg, der Handelskammer und der Wirtschaftsbehörde sowie 64 Branchenunternehmen. Es ist bereits das dritte Mal, dass Verbände und die – vor allem mittelständischen – Unternehmen der Branche eine solche Aktion gemeinsam durchführen. Im Vergleich zum Vorjahr ist die Aktion um 15 weitere Partner und 1.000 verteilte Franzbrötchen angewachsen.

Quelle und Foto: Logistikinitiative Hamburg, Senator Frank Horch und die Organisatoren sagen mit Hamburg Danke an alle Berufskraftfahrer

ANTWERPEN BÜNDELT KRÄFTE FÜR CONTAINERUMSCHLAG



Die Antwerpener Hafengemeinschaft hat am 19. April den „Aktionsplan für den Container-Binnenschiffsverkehr“ unterzeichnet, der einen Gang höher schaltet, um das Wachstum des Hafens nachhaltig zu bewältigen.

Dazu wurden konkrete Initiativen definiert und in einem Umsetzungsplan formuliert. Damit sind strukturelle und vor allem praktikable Lösungsansätze niedergeschrieben, mit denen alle beteiligten Akteure ihre bisherigen Verpflichtungen bestätigen und Lösungen aufzeigen, die gleichzeitig nachhaltiges Wachstum für den Container-Binnenschiffsverkehr und den Hafen von Antwerpen ermöglichen.

Im Frühjahr 2017 führten das stark wachsende Frachtaufkommen und die immer größer werdenden Seeschiffe, die den Hafen anlaufen, zu einer Spitzenbelastung der Terminals und damit zu längeren Wartezeiten für Container-Binnenschiffe. Um dieser Entwicklung aktiv entgegenzutreten, wurde am 6. Juli desselben Jahres mit Unterstützung der betroffenen Schiffsterminals und gemeinsam mit den Schifffahrtsunternehmen, Reedereien, Verladern, Spediteuren, NxtPort, CEPA, der flämischen Regierung, Vlaamse Waterweg (Wasserstraßenbetreiber), Alfaport-Voka (Handelskammer) sowie der Antwerp Port Authority eine Absichtserklärung zur Förderung des Container-Binnenschiffsverkehrs am Hafen unterzeichnet. Im September wurden dann Arbeitsgruppen zu bestimmten Themen eingerichtet, um von dieser Absichtserklärung zu einem konkreten, von allen Parteien unterstützten Aktionsplan zu gelangen. Insgesamt fanden rund 40 Workshops statt.

„Die finanziellen und operativen Investitionen, zu denen sich alle Beteiligten verpflichtet haben, spiegeln die Bedeutung wider, die sie einem effizienten Gütertransport per Binnenschiff von und ins Hinterland beimessen. Dieser Verkehrsträger ist ein entscheidender Akteur in dem ökonomischen, nachhaltigen und mobilitätsorientierten Leitbild, das der Hafen Antwerpen anstrebt. Ich möchte allen Beteiligten für ihren unermüdlichen Einsatz, ihr Fachwissen und das Endergebnis danken. Dies ist ein hervorragender, zukunftsorientierter Plan, der dem gesamten Hafen und der Binnenschifffahrt zugutekommt“, erklärte Jacques Vandermeiren, CEO der Antwerp Port Authority.

Praktische Umsetzung

Die Vereinbarungen konzentrieren sich auf drei Hauptbereiche: Planung & Zusammenarbeit, Konsolidierung und Digitalisierung. Die Kombination all dieser Maßnahmen soll dem Container-Binnenschiffsverkehr im Hafen Antwerpen neue Impulse geben und die gewünschten Effizienzgewinne für alle Partner in der Kette ermöglichen.

- Planung & Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit zwischen den Parteien wird durch einen strukturiert-eren und transparenteren Planungsprozess intensiviert. Dies ermöglicht eine höhere Zuverlässigkeit bei der Binnenschiffsabfertigung.

Aktionen:

- o Verpflichtung der Terminals zur Bereitstellung einer Mindestumschlagkapazität für Container-Binnenschiffe. Genauere Planung (z. B. Terminvereinbarungen) in der gesamten Kette, unterstützt durch das Barge Traffic System BTS.

Zentrale Barge-Disposition: Die drei großen Terminals (PSA, MPET und DP World) führen einen Großversuch zur hafenenweiten Disposition von Binnenschiffen durch, der den gesamten Dispositionsprozess für alle Beteiligten vereinfacht und rationalisiert. Diese neue, einzigartige Initiative wird zunächst in einem Pilotprojekt (ab September) getestet und bei positiven Ergebnissen anschließend fortgesetzt.

- o Zusammenarbeit zwischen den Barge-Operatoren zur Straffung ihrer Planung (ab Juni).

- Konsolidierung des Frachtaufkommens

Durch die Konsolidierung des Frachtaufkommens wird es möglich sein, größere Umschlagmengen pro Binnenschiffsanlauf an den Terminals abzufertigen. Dies ist wichtig, um das Wachstum des Hafens nachhaltiger zu gestalten. Auch hier wird es ab Oktober eine Testphase geben, während der eine Mindestumschlagmenge von 30 Containern pro Anlauf festgelegt ist. Um der Binnenschiffverkehrsindustrie den Übergang zu größeren Umschlagmengen pro Anlauf zu erleichtern, haben die flämische Regierung und die Antwerp Port Authority ein zeitlich befristetes Paket von operativen und finanziellen Subventionen eingeführt, das schrittweise auslaufen wird.

- Digitalisierung

Die Digitalisierung und Zentralisierung der Daten wird eine proaktive Planung und Nachverfolgung ermöglichen. NxtPort ergreift in diesem Bereich die Initiative und wird verschiedene neue digitale Anwendungen entwickeln und einführen. Im Mittelpunkt steht dabei ein früherer Informationsaustausch, damit alle Beteiligten Effizienzgewinne erzielen können.

Zusätzlich zu den oben genannten Maßnahmen werden kurz- und mittelfristig verschiedene weitere periphere Faktoren für einen effizienteren Betrieb untersucht. Ein Beispiel sind Maßnahmen zur Bewältigung des Arbeitskräftemangels im Hafen. Die CEPA wird zusätzliche Anstrengungen unternehmen, um unter anderem die Ausbildungszeiten der Hafentarbeiter zu reduzieren. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Bereitstellung von fest zugeordneten Binnenschiffskapazitäten auf den Schiffsterminals. Antwerp Gateway wird im Sommer 2018 ein neues Bauprojekt starten.

In der Zwischenzeit haben sich alle Parteien verpflichtet, ihre eigenen Organisationen bzw. Unternehmen rechtzeitig auf die geplanten Änderungen vorzubereiten. Dies erfordert Personalschulungen, Upgrades der IT-Systeme und eine umfassende interne Kommunikation zwischen den beteiligten Organisationen bzw. Unternehmen.

Informieren und verbindlich festlegen

In nächster Zeit werden drei regionale Informationsveranstaltungen or-

ganisiert, um die Akteure im Hinterland für die Maßnahmen und die bevorstehenden Veränderungen zu sensibilisieren.

Quelle und Foto: Antwerp Port Authority, die Antwerpener Hafengemeinschaft unterzeichnet „Aktionsplan für den Container-Binnenschiffsverkehr“

INNOVATIONEN FÜR EINE NACHHALTIGE MOBILITÄT



Die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur suchen zehn Leuchtturmprojekte / Bewerbungen zum Jahresthema Nachhaltigkeit bis 28. Mai 2018 unter www.deutscher-mobilitätspreis.de möglich.

Ob mobile Sharing-Angebote, vernetzte Fahrzeuge oder elektronische Tickets: Die Digitalisierung eröffnet große Potenziale, damit Personen und Güter effizienter und umweltverträglicher von A nach B kommen. Unter dem Motto „Intelligent unterwegs – Innovationen für eine nachhaltige Mobilität“ startet heute die Bewerbungsphase für den Deutschen Mobilitätspreis. Gesucht werden zehn Best-Practice-Projekte, die mit Hilfe der Digitalisierung dafür sorgen, dass Verkehr und Logistik ökologisch verträglich, sozial ausgewogen und ökonomisch tragfähig sind.

Die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zeigen mit dem Wettbewerb die Potenziale digitaler Lösungen für die Mobilität der Zukunft auf. Leitfragen der Preisvergabe sind unter anderem: Wie machen digitale Innovationen die Mobilität nachhaltiger? Wie lässt sich Verkehr effizienter gestalten, ohne langfristig Mensch und Umwelt zu belasten?

„Nachhaltige Mobilität ist nicht nur ein Gewinn für die Umwelt, sondern auch für Unternehmen und Pendler. Mehr Mobilität bei weniger Emissionen – dank der Digitalisierung ist beides in greifbarer Nähe“, betont Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und Schirmherr, zum Start der Best-Practice-Phase des Deutschen Mobilitätspreises.

„Die Digitalisierung bietet ein enormes Zukunftspotenzial für den Mobilitätsstandort Deutschland. Mit dem Deutschen Mobilitätspreis würdigen wir in diesem Jahr innovative Projekte, die den Wandel der Mobilität so voranbringen, dass wir noch nachhaltiger unterwegs sein können“, so Dieter Kempf, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie e. V. (BDI) und Präsident des Deutschland – Land der Ideen e. V.

Bis einschließlich 28. Mai 2018 können sich Unternehmen, Start-ups, Städte und Gemeinden, Universitäten, Forschungsinstitutionen und andere Organisationen mit Sitz in Deutschland um den Deutschen Mobilitätspreis 2018 bewerben. Gute Chancen auf die Auszeichnung haben Projekte, die den digitalen Wandel der Mobilität so voranbringen, dass Menschen und Güter in Zukunft noch intelligenter und nachhaltiger unterwegs sein können. Unter www.deutscher-mobilitaetspreis.de können innovative Projekte aus ganz Deutschland zur Bewerbung eingereicht werden. Eine Expertenjury wählt die zehn Preisträger aus. Die Sieger werden im Rahmen einer feierlichen Preisverleihung im BMVI in Berlin geehrt.

Mit dem Deutschen Mobilitätspreis machen die Initiative „Deutschland – Land der Ideen“ und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur intelligente Mobilitätslösungen und digitale Innovationen öffentlich sichtbar. Folgende Mitglieder der Plattform „Digitale Netze und Mobilität“ des Digital-Gipfels unterstützen den Deutschen Mobilitätspreis: Continental Automotive GmbH, Deutsche Bahn AG, Deutsche Telekom AG, Ericsson GmbH, Esri Deutschland GmbH, Huawei Technologies Deutschland GmbH und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

BLG LOGISTICS STEIGERT UMSATZ UND ERGEBNIS



Der Vorstandsvorsitzende Frank Dreeke der BLG LOGISTICS ist zufrieden: „2017 war in vielerlei Hinsicht ein gutes Jahr – teilweise sogar besser als erwartet. Wir haben die Umsatzerlöse um vier Prozent gesteigert und liegen allein in der Summe der beiden Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT wieder bei über 1 Milliarde Euro.“

Für 2017 weist BLG LOGISTICS insgesamt einen Umsatz von 1 Milliarde und 87,8 Millionen Euro aus. Das ist ein Plus von 42,2 Millionen Euro beziehungsweise 4 Prozent gegenüber 2016. Das Vorsteuerergebnis (EBT) erhöhte sich deutlich um 2,7 Millionen Euro beziehungsweise 8,8 Prozent auf 33,5 Millionen Euro (Vorjahr: 30,8 Millionen Euro). Aufgrund des Umsatzanstiegs ergibt sich eine EBT-Marge von 3,1 Prozent (Vorjahr: 2,9 Prozent). Sowohl EBT als auch EBT-Marge stellen sich damit nicht nur besser als im Vorjahr dar, sondern liegen auch über der Prognose.

Die Geschäftsbereiche AUTOMOBILE und CONTRACT präsentieren sich mit

Blick auf die Umsatzerlöse fast gleich stark. Die BLG-Automobillogistik hat ihre Umsatzerlöse im Berichtsjahr um 16,1 Prozent auf 550,2 Millionen Euro gesteigert und auch das EBT ist um 39,4 Prozent auf 13,1 Millionen Euro gestiegen. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf die anhaltend positive Entwicklung im deutschen Automobilmarkt und die hohen Volumina an vielen Terminals zurückzuführen. An allen Standorten im AUTOMOBILE-Netzwerk hat BLG LOGISTICS im Berichtsjahr 6,3 Millionen Fahrzeuge umgeschlagen, transportiert und technisch bearbeitet.

Im Geschäftsbereich CONTRACT liegen die Umsatzerlöse bei 547,8 Millionen Euro. Sie haben damit im Vergleich zum Vorjahr zwar leicht nachgegeben (Vorjahr: 574,5 Millionen Euro), sich aber dennoch besser entwickelt als angenommen. Erfreulicherweise ist das EBT-Ergebnis gegenüber dem Vorjahr um 5,7 Millionen Euro auf 4,6 Millionen Euro gestiegen. Im Geschäftsfeld Spedition bietet die BLG nach der Übernahme der beiden Unternehmen der Kitzinger-Gruppe sämtliche Möglichkeiten des Transports aus einer Hand.

Der Geschäftsbereich CONTAINER der BLG-Gruppe wird durch die Hälfte der Gesellschaftsanteile an EUROGATE repräsentiert. Im Geschäftsjahr 2017 hat die europäische Terminal-Betreibergruppe einen Umsatz von 607,9 Millionen Euro erwirtschaftet. Der Anteil der BLG-Gruppe beträgt damit 304 Millionen Euro (Vorjahr: 319,7 Millionen Euro). Wesentlicher Einflussfaktor war das Volumen am EUROGATE Container Terminal Hamburg, das aufgrund der Neustrukturierung der Allianzen und dem damit verbundenen Wegfall von Reedern sowie der Insolvenz des langjährigen Kunden Hanjin deutlich zurückgegangen ist.

Auf der Bilanzpressekonferenz gab Frank Dreeke auch einen Ausblick für 2018: „Als global ausgerichtetes Logistikunternehmen sind wir wesentlich von der Produktion und den damit verbundenen Warenströmen in der Weltwirtschaft abhängig. Diese zeigt sich weiterhin unbeeindruckt von den politischen Unsicherheiten. Die Megatrends Energie, Umwelt, Technologie, Verkehr, Gesundheit und Digitalisierung sorgen auch langfristig für starke Wachstumsimpulse. Für die BLG-Gruppe erwarten wir für das Geschäftsjahr 2018 einen Umsatz mindestens auf Vorjahresniveau.“

Zuvor hatte der Vorstandsvorsitzende eine Reihe von Projekten vorgestellt, die den Weg der BLG in die digitale Zukunft zeichnen.

Diese und weitere konkrete Ansatzpunkte veranschaulicht der diesjährige Unternehmensbericht mit dem Titel „Es einfach machen ist eine komplexe Angelegenheit“, den der Vorstand im Rahmen der Bilanzpressekonferenz gemeinsam mit dem Finanzbericht und dem Nachhaltigkeitsbericht 2017 vorstellte.

Quelle und Foto: BLG LOGISTICS, der Vorstand der BLG LOGISTICS präsentierte die Zahlen des Geschäftsjahres 2017 (von links): Dieter Schumacher, Jens Bieniek, Michael Blach, Frank Dreeke, Andrea Eck und Jens Wollesen.

SCHEUER ZU GAST BEI BDB UND BÖB IN BERLIN



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat eine schnelle Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen zur Stärkung der Schifffahrt angekündigt. Das Verfahren zur Aufhebung der Schifffahrtsabgaben wird zügig eingeleitet.

Das Programm zur nachhaltigen Modernisierung der Binnenschifffahrt wird deutlich ausgebaut und im Fördervolumen massiv erhöht. Und der

„Masterplan Binnenschifffahrt“, der auf Initiative des BDB im Koalitionsvertrag der Bundesregierung aufgenommen wurde, wird nun in Angriff genommen, und zwar „im partnerschaftlichen Dialog mit Ihnen“, wie Minister Scheuer gegenüber dem Präsidenten des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V., Martin Staats (MSG, Würzburg), betonte.

Das sind drei wichtige und äußerst erfreuliche Ergebnisse der gemeinsamen Veranstaltung des Binnenschifffahrtsverbandes BDB und des Binnenhafenverbandes BÖB in Berlin. „Die Binnenschifffahrt ist systemrelevant“, betonte Minister Scheuer vor rund 180 Gästen. Und wie wichtig seinem Haus dieser Verkehrsträger ist, zeigte sich bereits an dem Umstand, dass der Minister in Begleitung mehrerer leitender Beamter seines Hauses und des zuständigen Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann zum Gewerbe sprach.

Groß ist allerdings auch der Handlungsdruck im Bundesverkehrsministerium, um der von Wirtschaft, Politik und Umweltvertretern gewollten Verlagerung von mehr Gütern auf das Wasser zum Erfolg zu verhelfen und die Attraktivität der Binnenschifffahrt zu steigern: Die Schleusen an den Flüssen und Kanälen sind zunehmend baufällig. Engpässe entstehen und die Leistungsfähigkeit des Systems leidet. BDB-Präsident Martin Staats verdeutlichte das am Beispiel des Wesel-Datteln-Kanals, nach dem Rhein mit einem Transportvolumen von 20 Mio. Tonnen die wichtigste Wasserstraße in Europa. Dort sind seit knapp 30 Jahren die notwendigen Sanierungen der Schleusen bekannt. Passiert ist seitdem nichts. Nun müssen Sperrungen erfolgen und Schiffe stehen zwölf und mehr Stunden im Stau. Zehn Jahre soll die Sanierung der sechs Schleusen dauern. Da stellt sich die Frage, wann im Ruhrgebiet die Versorgungslogistik kollabiert und sprichwörtlich „die Lichter ausgehen“.

Trotz des Investitionsstaus können jedes Jahr zur Verfügung stehende Beträge in Millionenhöhe nicht „verbaut“ werden, weil im öffentlichen Dienst immer noch die Ingenieure fehlen, um wenigstens die dringendsten Sanierungen in Angriff zu nehmen. Der Vorschlag des BDB: Die Verwaltung muss flexibel bleiben. Ingenieure, die jüngst exklusiv für ein einzelnes Ausbauprojekt angestellt wurden, sollten im gesamten Bundesgebiet eingesetzt und tätig werden dürfen. Ingenieure der Privatwirtschaft könnten wertvolle Unterstützung leisten.

Neue Umweltauflagen und hohe Investitionen zur Modernisierung der

Flotte stellen die Binnenschifffahrt vor große Herausforderungen. BD-B-Präsident Staats lobt deshalb die Absichten der Regierung, die Schifffahrt für die Kunden attraktiver zu machen und mit gezielten Maßnahmen die Umweltbilanz zu verbessern: „Die Abschaffung der Schifffahrtsabgaben begrüßen wir und die Kunden der Schifffahrt außerordentlich. Gleiches gilt für die Ankündigung einer radikal verbesserten Förderung von emissionsarmen Motoren und Abgasreinigungsanlagen und die Unterstützung bei der Umsetzung neuer Technologien. Die in der Regel familiengeführten Unternehmen sind auf Unterstützung bei diesem notwendigen Modernisierungsprozess angewiesen“, so Staats.

„Gerne nehmen wir Ihr Angebot an, gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium den Masterplan Binnenschifffahrt auszuarbeiten, der inhaltlich aufeinander abgestimmte Maßnahmen zur Stärkung der Schifffahrt enthalten wird. Unsere Idee des Masterplans liegt Ihrem Haus ja bereits seit einiger Zeit als zwölfseitiger Entwurf vor und stellt eine sinnvolle und notwendige Ergänzung zum Masterplan Schienengüterverkehr und zum Nationalen Hafenkonzert des Bundes dar“, erklärte Präsident Staats gegenüber dem Verkehrsminister Scheuer.

Quelle: BDB, Foto: Laurin Schmid, Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (vorne, Mitte) war zu Gast bei BDB und BÖB in Berlin. Empfangen wurde er von (v.l.n.r.) BÖB-Vizepräsident Joachim Zimmermann, BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge, BDB-Geschäftsführer Jens Schwanen und BD-B-Präsident Martin Staats.

POSITIVE CONTAINERBILANZ IN ROTTERDAM



Die vom Hafenbetrieb Rotterdam unterstützte Sektorabstimmung Container-Binnenschifffahrt hat zu greifbaren Ergebnissen geführt. Sie zeigen, so der Hafen, dass Verlader, Spediteure, Operatoren in der Binnenschifffahrt, die Inlands- und Deepsea-Terminals sowie Reedereien die Engpassproblematik des Hafens von Rotterdam ernst nehmen und gemeinsam lösen wollen.

„Es ist gut dass wir die Engpässe gut im Bild haben und dass die teilnehmenden Parteien einander nun besser verstehen“, sagt Allard Castelein, CEO des Hafenbetriebs Rotterdam. „Die Teilnehmer haben unbestreitbare Fortschritte gemacht, aber das Ziel ist noch lange nicht erreicht. Deswegen beschleunigen wir das Tempo. Die Sektorabstimmung identifizierte langfristige Lösungsrichtungen. Jetzt müssen wir diese konkretisieren in der Praktik. Das bedeutet, dass das Dashboard der Performance-Indikatoren im Sommer 2018 fertig sein muss. Außerdem sollen dann mehrere Pilotprojekte aktiv sein, damit Lösungen getestet werden können. Alle teilnehmenden Parteien müssen hierzu einen Beitrag liefern“.

Neunzehn Partner aus dem In- und Ausland nehmen an der Sektorabstimmung Container-Binnenschifffahrt teil. Seit September 2017 bis heute fanden im Rahmen der Zusammenarbeit vier Plenarsitzungen statt. Dort wurden die Fortschritte der drei Arbeitsgruppen besprochen, die jeweils einen spezifischen Auftrag bekommen hatten. Eine Arbeitsgruppe untersuchte die Einflussfaktoren und Beziehungen in der Supply Chain der

Container-Binnenschifffahrt. Eine zweite Arbeitsgruppe sollte „schnelle Lösungsmöglichkeiten“ (Quick Wins) im Bereich der operativen Planung identifizieren. Die dritte Arbeitsgruppe war für das Definieren von Leistungsindikatoren zuständig, um so über die gesamte Supply Chain hinweg die Performance der Container-Binnenschifffahrtskette und insbesondere die entscheidenden Übergabemomente zwischen den einzelnen Kettenmitgliedern zu analysieren.

Die Tätigkeit der Sektorabstimmung Container-Binnenschifffahrt hat folgende konkrete Ergebnisse geliefert:

(1) Verbesserung des Anfrageverfahrens für Binnenschiff-Slots: Ab jetzt werden auch alle aufeinander folgenden Änderungen der ursprünglichen Slot-Anfrage, um Container zu den Terminals zu bringen oder abzuholen – zum Beispiel Änderungen der Call Size – im Port-Community-System Portbase gespeichert. Dadurch können sowohl die Terminals als auch die Operatoren in der Binnenschifffahrt besser planen und erhalten einen genaueren Einblick in den aktuellen Status der Abfertigung.

(2) Bündelungen von Container-Fracht: Der Hafenbetrieb hat in den vergangenen zwei Monaten zwei wichtige Initiativen belohnt, in deren Rahmen Deepsea-Terminals, Binnenschifffahrt-Reedereien und Inlands-Terminals kooperieren, um Containerfracht zu bündeln und im Rahmen eines festen Fahrplans auf wichtigen Wasserstraßen zwischen Rotterdam und dem Hinterland effizient zu transportieren. Gestern gab der Hafenbetrieb Rotterdam bekannt, dass er die Zusammenarbeit zwischen HTS Intermodaal, dem Deepsea-Terminal RWG und dem D3T-Inlandsterminal in Duisburg bei der Einführung eines neuen, festen Fahrplans zwischen Duisburg, Gorinchem und Rotterdam unterstützt. Anfang des Jahres hatte der Hafenbetrieb bereits die Unterstützung eines vergleichbaren Projekts im sogenannten West-Brabant-Korridor (Rotterdam-Moerdijk-Tilburg) verkündet. Aufgrund der Bündelung der Fracht sind weniger Schiffe notwendig, was die Staubildung im Hafen senkt. In den ersten Monaten hat diese Shuttle-Verbindung zu einer Verdoppelung der Call Size und einer zuverlässigeren Abfertigung in den Terminals, einen erhöhten Containertransport pro Fahrt auf den Binnengewässern und zur Senkung des Transport auf der Straße geführt. Darüber hinaus sank die Verweilzeit der Schiffe, die die den neuen Fahrplätzen nutzen, um ungefähr 30%.

(3) Dashboard zur Überwachung der Supply-Chain-Performance: Bei Unter-

stützung und Verpflichtung einiger Teilnehmer in der Lieferkette entwickelte der Hafendienst Rotterdam mit der Zusage der Partner ein klares, aussagekräftiges Dashboard der Performance-Indikatoren in den entscheidenden Momenten der Warenübergabe zwischen aufeinanderfolgenden Kettengliedern der Container-Binnenschiffahrt. Die verbesserte Übersicht soll es den Partnern ermöglichen, Engpassquellen schneller zu identifizieren und gemeinsam zu beheben.

(4) Analyse der Ursachen der Engpässe in der Container-Binnenschiffahrt: Die Kooperation hat eine große Anzahl von Lösungsansätzen erarbeitet, die nun von den Partnern in der Supply Chain unter der Leitung des Hafendienstes nach einer vertiefenden Analyse für langfristige Lösungen priorisiert werden.

(5) Merklicher Anstieg bilateraler Vereinbarungen zwischen den Partnern in der Lieferkette: Die Partner arbeiten intensiver zusammen um die verfügbaren Kapazitäten effizienter einzusetzen und die Zuverlässigkeit der Supply Chain zu verbessern. Dazu gehört unter anderem die Reduktion der sogenannten „No Shows“ und die bessere Nutzung dadurch frei gewordener Abfertigungskapazitäten.

Zur Unterstützung dieser Ergebnisse der Sektorabstimmung Container-Binnenschiffahrt investieren der Hafendienst Rotterdam und die Wirtschaft weiterhin in die Verbesserung des Containerumschlags am Hafen Rotterdam.

Der Hafendienst begann zum Beispiel im März 2018 mit dem Bau der Container Exchange Route. Im gleichen Monat hat die Kramer Group die Anzahl der fest zugeordneten Binnenschiffahrt-Shuttles zwischen ihrem Terminal im Eemhaven und den Deepsea-Containerterminals von APMT und RWG auf der Maasvlakte deutlich aufgestockt. ECT arbeitet seit Jahresanfang gemeinsam mit drei Binnenschiffahrt-Kooperativen im Rahmen eines Pilotprojekts mit sogenannten „Fixed Windows“ für Binnenschiffe mit großen Call Sizes. ECT hat zudem angekündigt, dass sie – wie auch APMT – zusätzliches Personal einstellen werden.

Der Hafendienst investiert zudem weiterhin in Nextlogic, ein digitales Tool, mit dem Operatoren in der Binnenschiffahrt und Terminalunternehmen Informationen für die Abfertigung der Container austauschen können. Wir gehen davon aus, dass sich in der kommenden Zeit weitere Partner dieser Plattform anschließen. BREIN, das zentrale Planungstool

von Nextlogic, wird voraussichtlich Ende 2018 zur Verfügung stehen.

„Gute Erreichbarkeit und ein reibungsloser Frachtstrom ins europäische Hinterland sind für einen Welthafen wie Rotterdam von entscheidender Bedeutung“, sagt CEO Allard Castelein. „Alles, was wir tun können, um die Engpässe im Hafen zu mindern, ist für unseren Hafen von essenzieller Bedeutung. Das macht eine Zusammenarbeit aller Partner der Logistikkette erforderlich. Der Hafenbetrieb hat die Verantwortung übernommen, diese Partner zusammenzubringen. Die Engpässe resultieren aus komplexen, strukturellen Problemen, welche trotz bereits verbuchter Erfolge nicht von jetzt auf gleich der Vergangenheit angehören werden. Deswegen unterstützt der Hafenbetrieb die Beratungsrunden der Supply-Chain-Partner auch in Zukunft, um gemeinsam an Lösungen zu arbeiten. Gleichzeitig entwickeln wir weitere Anwendungen, die den zügigen Güterstrom optimieren, wie zum Beispiel unser Planungstool Nextlogic sowie neue Infrastrukturen, wie den Bau der Container Exchange Route.“

Die teilnehmenden Organisationen und Partner sind: APMT, BDB, BDI/DSVK, CBRB, DeltaInqs, EBU, ECT, evofenedex, FENEX/TLN, Koninklijke BLN-Schuttevaer, LINC, Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, RWG, SPEDLOGSWISS, SSC, SVS, VRC, VRTO und Hafenbetrieb Rotterdam.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

VERSTÄNDIGUNG ÜBER KÖLNER RHEINAUHAFEN



Bei den Verhandlungen um die Wiederherstellung von Anlegemöglichkeiten für Binnenschiffe im Bereich des Kölner Rheinauhafens wurde ein Durchbruch erzielt: Die Stadt Köln, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) verständigten sich darauf, dass durch die Installation von Dalben im Rheinauhafen als Festmach-Vorrichtung eine Möglichkeit des Landganges für die Schifffahrt geschaffen werden soll.

Beim jüngsten Treffen der beteiligten Parteien am wurde in einem zielorientierten Gespräch folgendes Vorgehen vereinbart: In den kommenden zwei Monaten soll eine Vereinbarung zwischen den Beteiligten abgeschlossen und eine Kampfmittel-Erkundung, die vor den Baumaßnahmen notwendig ist, durchgeführt werden. Unter anderem soll eine Regelung für die nachhaltige Sicherung der Landgangsmöglichkeit für die Binnenschiffer vereinbart werden. Von Fachleuten werden unterschiedliche Konstruktions-Modelle und Gestaltungen der für den Landgang erforderlichen Konstruktion und der Dalbenausbildungen geprüft. Die Stadtverwaltung wird auf dieser Grundlage die politischen Gremien informieren. Die Dalben werden dabei in der Wasserstraße verankert. Eine Variante wäre dann beispielsweise, mit Übergängen die bereits vorhandenen Treppen in der Kaimauer als Landgang-Möglichkeit zu nutzen. Da die Kaimauer in absehbarer Zeit wieder in das Eigentum der Stadt Köln übergehen soll, ist es notwendig, dass Stadt, HGK und WSV hier gemeinsam eine einvernehmliche Lösung finden. Anschließend erfolgt eine Ausschreibung der Maßnahme durch die WSV.

Wichtig ist für die Vertragspartner zudem, dass die bestehenden Stromtankstellen der Rheinenergie in das Konzept integriert werden. Denn zum 1. Juni 2018 treten Änderungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung in Kraft. Nach Umsetzung der Baumaßnahmen wird durch die WSV ein Gebot zur Nutzung von Landstromanschlüssen (§ 7.06 RheinSchPV) ausgesprochen. Das heißt: Binnenschiffe, die im Bereich einer Stromtankstelle anlegen, müssen dann Landstrom als Energiequelle statt ihrer Diesel-Aggregate nutzen. Ein Plus für Umwelt und die Anwohner.

Stadt Köln, WSV und HGK sind sich darüber bewusst, dass diese Maßnahmen nicht adhoc umzusetzen sind. So lange das Festmacherverbot für die Binnenschiffahrt im Rheinauhafen gilt, werden von der HGK-Beteiligung RheinCargo, die die Niehler Häfen betreibt, dort kostenlos Liegeplätze angeboten. Schiffe, die in den Häfen anlegen, um Ladung aufzunehmen oder zu löschen, sind nicht von den Hafengebühren befreit. Das Angebot richtet sich an Besatzungen, die Ruhezeiten benötigen oder Tätigkeiten wie Behördengänge oder Einkaufen durchführen wollen – ein primär geäußelter Wunsch der Binnenschiffer.

Im Dezember 2017 und im Januar 2018 war es an der Kaimauer im Rheinauhafen zu zwei schweren Unfällen gekommen: Nachdem dort liegende Binnenschiffe Festmachvorrichtungen aus der Mauer gerissen hatten, sprach die als Eigentümerin zuständige HGK ein Festmacherverbot aus, das von der WSV am 6. Februar 2018 veröffentlicht wurde. Die Maßnahme wurde notwendig, um weitere Unfälle oder gar Personenschäden von Passanten oder Schiffsbesatzungen zu vermeiden. Für die Binnenschiffahrt bedeutete das Verbot allerdings eine weitere Einschränkung der ohnehin knappen Liegeplätze am Rhein.

Quelle: Stadt Köln, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Häfen und Güterverkehr Köln AG, Foto: HGK