

FACHKRÄFTEMANGEL IN DER LOGISTIK DEUTLICH SPÜRBAR



Der Mangel an qualifiziertem Personal ist für die Mehrheit der Logistik-Arbeitgeber nach wie vor von zentraler Bedeutung – dies ergab eine aktuelle Befragung unter Mitgliedern der Bundesvereinigung Logistik (BVL).

Die Umfrage gibt außerdem Aufschluss darüber, welche Berufe im Wirtschaftsbereich Logistik derzeit besonders gefragt sind und warum Stellen unbesetzt bleiben.

90 Prozent der 112 Befragten gaben an, den Mangel an Fachkräften im Arbeitsfeld Logistik zu spüren. Auf das eigene Unternehmen angesprochen gaben immerhin 71 Prozent an, einen Mangel zu erleben. Dies drückt sich unter anderem dadurch aus, dass bei 31 Prozent der Teilnehmer die Hälfte der offenen Stellen auch nach zwölf Monaten unbesetzt bleibt. Kurzfristig können noch mehr Positionen nicht adäquat besetzt werden: Innerhalb von drei Monaten bleibt bei rund 55 Prozent der Befragten jede zweite vakante Stelle offen. 38 Prozent der Befragten gaben darüber hinaus an, dass auch Ausbildungsplätze frei bleiben.

Als Hauptgrund dafür, dass offene Stellen im Unternehmen nicht besetzt werden, nannten 74 Prozent der Befragten das generelle Fehlen von qualifizierten Bewerbern. Auch die mangelnde Bekanntheit der Berufsmöglichkeiten in der Logistik (53 Prozent) sowie im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen weniger attraktive Vergütungen und Arbeitsbedingungen (43 Prozent) sind nach eigener Einschätzung Gründe für mangelndes Bewerberinteresse. Hieraus ergeben sich weitreichende

Folgen: Rund 82 Prozent der Befragten rechnen damit, dass sich der Fachkräftemangel langfristig negativ auf ihr Unternehmen auswirken wird. „Beim Wettbewerb um Fach- und Nachwuchskräfte spüren Logistikunternehmen immer mehr den Wettstreit mit Firmen aus anderen Wirtschaftsbereichen, deren Arbeitsumfeld unter möglichen Bewerbern besser angesehen. Umso wichtiger ist es, dass die Logistik mehr für ihr Image tut“, erklärt Prof. Dr.-Ing. Thomas Wimmer, Vorsitzender der BVL-Geschäftsführung.

Zu den laut Umfrage besonders gesuchten Berufsgruppen gehören Fachkräfte mit einer kaufmännischen oder technischen Ausbildung: Sie werden von insgesamt 76 Prozent der Teilnehmer gesucht. Wird nach konkreten Fachkräftestellen gefragt, werden aktuell vor allem IT-Fachleute (47 Prozent) gebraucht, gefolgt von Fahrern und Zustellern (46 Prozent) und Disponenten (41 Prozent). Bei Ingenieuren und Betriebswirten hingegen, die in der BVL-Umfrage „Arbeitgeber Logistik“ von 2012 noch zu den meistgesuchten Berufsgruppen gehörten, scheint sich die Lage entspannt zu haben. Die Tendenz hin zu mehr IT-Fachkräften in der Logistik stimmt Prof. Wimmer positiv: „Dass fast die Hälfte der Unternehmen derzeit IT-Fachleute einstellen wollen, zeigt uns, dass die Logistikunternehmen zunehmend die Chancen der Digitalisierung nicht nur erkennen, sondern auch für sich nutzen wollen.“

Für die Umfrage wurden insgesamt 112 BVL-Mitglieder aus Logistik, Handel und Wirtschaft befragt, die im Personalbereich arbeiten oder Personalverantwortung tragen. Die Betriebsgröße der Befragten reicht von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) bis hin zu Konzernen; insgesamt beschäftigen die teilnehmenden Unternehmen rund 900.000 Menschen.

Quelle: BVL Bundesvereinigung Logistik e.V., Foto: Bild: bayernhafen Gruppe/fkn

STABILE VERFASSUNG UND EIN OPTIMISTISCHER BLICK



Die Hamburger Wirtschaft befindet sich ungeachtet der globalpolitischen Unsicherheiten in einer stabilen Verfassung und blickt optimistisch in die Zukunft.

Dieses Fazit zog Prof. Hans-Jörg Schmidt-Trenz, Hauptgeschäftsführer der Handelskammer, bei der gemeinsamen Konjunkturpressekonferenz mit dem Hamburgischen Weltwirtschaftsinstitut (HWWI) und dem WifOR Wirtschaftsforschungsinstitut aus Darmstadt. „Die konjunkturellen Aussichten für Hamburg sind weiterhin günstig, werden jedoch von strukturellen Veränderungen begleitet, die mittelfristig negativ auf das Wachstumspotenzial der Hamburger Wirtschaft wirken können“, sagte HWWI-Direktor Prof. Henning Vöpel.

Laut aktueller Konjkturumfrage der Handelskammer zum Ende des ersten Quartals 2017 hat sich der Geschäftsklimaindikator der Hamburger Wirtschaft im Vergleich zur Befragung vor drei Monaten um 3,7 Punkte auf 115,8 Punkte erhöht. Grund dafür sind die Beurteilungen der aktuellen und künftigen Geschäftssituation, die etwas positiver als die Einschätzungen zum Jahreswechsel ausfallen (siehe Hamburger Konjunkturbarometer I/2017 in der Anlage). Besonders optimistisch sind die Wirtschaftszweige Grundstücks- und Wohnungswesen (133,2 Punkte), sonstige Dienstleister (129,2 Punkte) sowie Medien und IT (125,6 Punkte).

Trotz möglicher protektionistischer Maßnahmen der USA erwarten die Hamburger Unternehmen mit Blick auf die kommenden zwölf Monate eine posi-

tive Exportentwicklung. 30,2 Prozent der Befragten rechnen mit höheren und 9,2 Prozent mit geringeren Ausfuhren (aktueller Saldo: +21 Prozentpunkte; Vorquartal: +18,2). Als größte Geschäftsrisiken im laufenden Jahr sehen die Firmen ungünstige wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen (48,3 Prozent), Fachkräftemangel (41,4 Prozent), nachlassende Inlandsnachfrage (37,4 Prozent) und Arbeitskosten (28 Prozent).

„Dem Hamburger Arbeitsmarkt stehen bereits heute rund 11.000 Fachkräfte zu wenig zur Verfügung. Dieser Engpass könnte laut aktuellen Prognosen auf etwa 60.000 fehlende Fachkräfte im Jahr 2030 anwachsen“, sagte Dr. Sandra Hofmann, Forschungsleiterin Arbeitsmarkt des WifOR-Instituts. Ein weiteres Ergebnis des von ihr erstellten „Handelskammer Fachkräftemonitors Hamburg 2017“: Der Branche „Information und Kommunikation“ in Hamburg fehlten aktuell bereits rechnerisch 2.900 Fachkräfte. Die Situation werde sich bis 2030 voraussichtlich mit dann rund 6.800 fehlenden Fachkräften noch weiter verschärfen.

Handelskammer-Hauptgeschäftsführer Schmidt-Trenz zog außerdem eine Bilanz des eigenen Sechs-Punkte-Plans der Kammer zur Integration von Flüchtlingen in Arbeit: Es hätten sechs gesonderte Informationsveranstaltungen zum Thema „Einstellung und Beschäftigung von Geflüchteten“ sowie „Marktplätze der Begegnungen“ als Kontaktplattform für Flüchtlinge und Unternehmen stattgefunden. Die Firmen hätten dabei bis jetzt über 1.400 Praktikums-, Ausbildungs- und Arbeitsplätze angeboten. Weitere 1.000 Praktika habe die Hamburger Wirtschaft auf Vermittlung der Kammer für das Ausbildungsvorbereitungsprogramm für Migranten (AvM-dual) zur Verfügung gestellt. Ferner wurden bislang die beruflichen Kompetenzen von über 100 Geflüchteten festgestellt und ihnen ein Zertifikat verliehen. Und die Handelskammer führte unter anderem 30 Bewerbertrainings für Flüchtlinge durch.

Das Konjunkturbarometer gibt es [hier](#)

*Quelle: Handelskammer Hamburg, Foto:
www.mediaserver.hamburg.de/Andreas Vallbracht*

ELMAR TE NEUES FOLGT AUF HEINZ

SCHMIDT



Der Krefelder Unternehmer Elmar te Neues, Geschäftsführer des J. FINCK & CO Papier- und Folienwerks, ist von der Vollversammlung der IHK Mittlerer Niederrhein zum neuen Präsidenten gewählt worden.

Er tritt damit die Nachfolge des Mönchengladbacher Unternehmers Heinz Schmidt an, dessen Amtszeit nach fast acht Jahren satzungsgemäß endete. Anlässlich des Amtswechsels hatte die IHK zu einem Empfang in den Mönchengladbacher Borussia-Park geladen.

Nach der Begrüßung der Gäste durch IHK-Hauptgeschäftsführer Jürgen Steinmetz und einem Grußwort des Präsidenten von IHK NRW, Ralf Kersting, blickte Dr. Dieter Porschen, ehemaliger Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein, auf Schmidts vielfältiges ehrenamtliches Engagement und sein Wirken als IHK-Präsident zurück: „Die Grundlage seiner Erfolgsgeschichte ist seine Fähigkeit, Menschen ernst zu nehmen, sie zu begeistern und durch eigenes Tun herauszufordern.“

Heinz Schmidt begann sein ehrenamtliches Engagement bei der IHK Mittlerer Niederrhein 1977 als Prüfer. Seit 20 Jahren ist er Mitglied der Vollversammlung, von 1998 bis 2007 war er Vizepräsident der IHK, er leitete viele Jahre den Berufsbildungsausschuss sowie den Regionalausschuss Mönchengladbach, und 2009 wurde er schließlich zum Präsidenten gewählt.

Besonders leidenschaftlich habe sich Schmidt stets für die berufliche Bildung junger Menschen engagiert, wie Porschen betonte. Mit zahlreichen Initiativen und Projekten habe die IHK unter Schmidts Führung dazu beigetragen, dass am Niederrhein Auszubildende und Betriebe zueinander finden und die Zahl der geschlossenen Ausbildungsverträge auch in schwierigen Zeiten stabil geblieben war.

Porschen erinnerte auch an Schmidts Eintreten für die Gründung einer Metropolregion Rheinland: „Einer der wesentlichen Treiber war Heinz Schmidt.“ Das Gleiche gelte für den Masterplan Mönchengladbach, so Porschen: „Wer bei der Gründung des Masterplan-Vereins dabei war, hat bei vielen nächtlichen Sitzungen sein Engagement erlebt.“ Dass sich der Masterplan zu einer Erfolgsgeschichte entwickelt hat und in Mönchengladbach Aufbruchstimmung herrscht, ist vor allem auch Heinz Schmidt zu verdanken. Er sei stets zutiefst davon überzeugt gewesen, dass Unternehmer eine Verpflichtung gegenüber ihren Mitarbeitern, aber auch gegenüber ihrer Heimatregion haben.

Heinz Schmidt bedankte sich für die freundlichen Worte: „IHK-Arbeit ist Team-Arbeit. Die Zusammenarbeit mit dem Präsidium, mit der Vollversammlung und mit den hauptamtlichen IHK-Mitarbeitern habe ich als sehr vertrauensvoll erlebt. Die Diskussionen waren manchmal kontrovers, aber immer fruchtbar.“

Schmidt erinnerte an den Beginn seiner Amtszeit: „Es waren unruhige Zeiten, 2009 erlebten wir die schwerwiegendste Wirtschaftskrise der Nachkriegszeit. Die IHK reagierte mit einem Bündel von Maßnahmen und Angeboten für die Unternehmen.“ Heute sei der Mittlere Niederrhein gut aufgestellt und die Unternehmen seien optimistisch ins Jahr gestartet.

Der neugewählte IHK-Präsident bedankte sich für das Vertrauen der Vollversammlung: „Unternehmer sein, bedeutet Verantwortung zu übernehmen – für Mitarbeiter, für Kunden und Partner, für die Heimatstadt und für den Standort.“ Elmar te Neues erinnerte an die drei Säulen der IHK-Arbeit: Interessenvertretung gegenüber Politik und Verwaltung, Erfüllung hoheitlicher Aufgaben wie die Berufsausbildung und Dienstleistungen für die Mitgliedsunternehmen. „Die IHK ist der Partner und der Unterstützer der Unternehmen“, sagte te Neues. „Wir bieten bereits eine Fülle von Angeboten, daran möchte ich anknüpfen.“ Künftig wolle die IHK ihren Mitgliedern noch serviceorientierter zur Seite stehen, insbesondere bei Fragen rund um die Digitalisierung. „Es gibt noch viele

Herausforderungen für die IHK“, sagte te Neues. „Ob Breitbandausbau, die Bekämpfung des Fachkräftemangels oder der Ausbau der Infrastruktur – es gibt noch viel zu tun.“

In ihrer konstituierenden Sitzung hat die Vollversammlung auch die acht Vizepräsidenten gewählt: Wiedergewählt wurden Dr. Erich Bröker (Jagenberg AG, Krefeld) und Dr. Stefan Dresely (Currenta GmbH & Co. OHG, Krefeld). Neu ins Präsidium wurden gewählt: Prof. Dr. Joerg Dederichs (3M Deutschland GmbH, Neuss), Dr. Claus Schwenzer (Effertz Tore GmbH, Mönchengladbach), Susanne Cremer-Thywissen (Eventkommunikation, Neuss), Rainer Höppner (Höppner Moden GmbH, Willich), Hartmut Wnuck (Stadtsparkasse Mönchengladbach) und Christoph Buchbender (RheinLand Versicherungs Aktiengesellschaft, Neuss).

Quelle und Foto: IHK Mittlerer Niederrhein, Der neue IHK-Präsident Elmar te Neues (M.) nimmt die Glückwünsche seines Vorgängers Heinz Schmidt (l.) und des IHK-Hauptgeschäftsführers Jürgen Steinmetz entgegen.

FROHE UND GLÜCKLICHE WEIHNACHTEN!



Das Team der Hafenzeitung wünscht allen Lesern eine besinnliche Weihnachten, ein paar erholsame Tage und viele schöne Momente.

Foto: Tanja Pickartz

BAUVEREIN BIETET MIETERN NEUEN DIGITALEN SERVICE



Die Neusser Bauverein AG stellt die Weichen in Richtung Zukunft. Als erstes mittelständisches Wohnungsunternehmen in Nordrhein-Westfalen bietet sie ihren Mietern einen neuen digitalen Online-Service an: das Mieterportal.

Mit diesem kostenfreien Angebot erhalten die rund 7000 Mieter einen weiteren Kommunikationskanal zum größten Wohnungsunternehmen im Rhein-Kreis Neuss.

„Dieses moderne und zeitgemäße Kommunikationsinstrument vereinfacht für unsere Mieter die Kontaktaufnahme. Es ist so leicht und unkompliziert wie das Schreiben einer WhatsApp-Nachricht. Aktuelle Vertragsdaten und Dokumente sind sofort abrufbar“, sagt Frank Lubig, Vorstandsvorsitzender der Neusser Bauverein AG.

Wie ist der aktuelle Stand auf dem Mietkonto? Ein Blick ins Mieterportal gibt hierüber Aufschluss. Benötigt der Mieter zum Beispiel eine Kopie seines Mietvertrages? Im neuen digitalen Angebot des Bauvereins findet jeder angemeldete Nutzer seinen Mietvertrag als PDF-Dokument zum Download. Auch die letzte Betriebs- und Heizkostenabrechnung sowie die Kautionsvereinbarung finden sich auf der benutzerfreundlichen In-

ternetplattform als PDF-Dokument. „Das ist einfach zeitgemäß. So hat jeder Mieter seine wesentlichen Vertragsunterlagen immer schnell griffbereit“, betont Niki Lüdtkke, Bereichsleiter Bestandsmanagement.

Mit dem Mieterportal wird die Kommunikation auch schneller: Denn von großem Vorteil ist, dass Schadensmeldungen sofort übermittelt werden können. „In der Vergangenheit musste der Mieter zunächst den Hausmeister informieren, wenn mal der Wasserhahn tropfte oder ein Licht kaputt war“, erklärt Niki Lüdtkke.

Über ein Online-Formular kann der Mieter den Schaden nun erfassen und den Bauverein täglich zu jeder Zeit sowie an Wochenenden und Feiertagen darüber in Kenntnis setzen. Zudem ist es möglich, Dateien oder Fotos zu übermitteln. „Das ist keine direkte Beauftragung eines Handwerkers. Aber die Schadensmeldung liegt dann bei uns vor, und wir können uns darum kümmern“, betont Prokurist Niki Lüdtkke. Der Mieter erhält eine Rückmeldung noch am gleichen Tag, an Feiertagen am nächsten Arbeitstag. Die Kundenservice- und Vermietungsteams sind mit der zügigen Abwicklung der über das Portal eingegangenen Beschwerden betraut.

„Es geht darum, schnell und formlos miteinander zu kommunizieren“, unterstreicht der Prokurist. Über seinen persönlichen Zugang habe der Mieter immer und überall Zugriff auf das Portal und seine persönlichen Daten – egal, ob er ein Smartphone, ein Tablet oder einen Computer nutze.

Damit alle 7000 Mieter das neue Angebot nutzen können, wird allerdings noch etwas Zeit vergehen. „Unser Ziel ist es, dieses moderne Kommunikationsinstrument so schnell wie möglich allen Mietern zur Verfügung zu stellen“, sagt der Vorstandsvorsitzende der Neusser Bauverein AG, Frank Lubig. Die ersten Mieter nutzen bereits das Portal erfolgreich und sind sehr zufrieden mit der einfachen Bedienung. „Alle Mieter werden nach und nach angeschrieben. Sie erhalten dann die entsprechenden Zugangsdaten“, ergänzt Niki Lüdtkke. Die ersten Quartiere Südliche Furth, Dreikönigenviertel, Pomona, Innenstadt und Stadionviertel können bereits das neue Digital-Angebot nutzen.

Quelle und Foto: Neusser Bauverein AG

HAFEN HAMBURG WÄCHST LEICHT



Der gesamte Seegüterumschlag, der die Segmente Stückgut und Massengut umfasst, fällt für die ersten drei Quartale 2016 mit 104,9 Millionen Tonnen um 0,3 Prozent stärker aus als im Vorjahreszeitraum.

„Der Seegüterumschlag im Hamburger Hafen hat sich stabilisiert und weist für die ersten drei Quartale 2016 wieder ein Plus auf. In der Einzelbetrachtung unterstreicht das dritte Quartal mit einem Seegüterumschlag von 34,7 Millionen Tonnen und einem Plus von 2,7 Prozent den Aufwärtstrend. Sowohl der Stückgutumschlag als auch der Massengutumschlag erreichen in Deutschlands größtem Universalhafen mengenmäßig ein positives Ergebnis“, sagt Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V. Auch die erfolgreiche Entwicklung beim Seehafen-hinterlandverkehr auf der Schiene wird fortgesetzt. „Im Vergleich mit anderen wichtigen europäischen Häfen kann Hamburg seine mit der Bahn transportierten Gütermengen auch in den ersten drei Quartalen 2016 weiter ausbauen. Mit 35,5 Millionen Tonnen (+3,1 Prozent) transportierter Güter und 1,8 Millionen TEU (+1,9 Prozent) wird auf der Schiene erneut ein kräftiges Plus erreicht“, so Ingo Egloff, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V.

Der Containerumschlag blieb in den ersten neun Monaten des Jahres insgesamt nahezu auf Vorjahresniveau. Während das containerisierte Ladevolumen mit 69,3 Millionen Tonnen um 0,4 Prozent zulegen, blieb

die Zahl der umgeschlagenen Container mit 6,7 Millionen TEU (-0,1 Prozent) fast unverändert. Der für den Hamburger Hafen besonders bedeutende Containerverkehr mit Asien verzeichnete ein Plus von einem Prozent. Auch der in Hamburg dominierende Containerumschlag mit chinesischen Häfen entwickelte sich positiv und erreichte ein Plus von 0,6 Prozent. Die Containerverkehre mit den Fahrtgebieten in Nord- und Südamerika lieferten insgesamt ein Wachstum von 1,2 Prozent. Das Containerfahrtgebiet Europa entwickelte sich unterschiedlich: Zum einen ist das erfreuliche Plus von 4,4 Prozent im Containerverkehr mit Russland (337.000 TEU) ein Anzeichen für einen leichten Aufwärtstrend. Zum anderen bewirkten die Direktanläufe von Containerliniendiensten in Göteborg und Danzig Rückgänge im seeseitigen Containerverkehr mit Schweden (-15,4 Prozent) und Polen (-14,1 Prozent). Insgesamt bleibt das Fahrtgebiet Europa mit -1,7 Prozent noch leicht im Minus.

Erfreulich ist die unverändert wachsende Bedeutung Indiens, das mit 188.000 TEU (+6,8 Prozent) inzwischen Position acht im Ranking der Top-Handelspartner im Containerverkehr Hamburgs einnimmt. Ebenfalls positive Umschlagentwicklungen sind im Containerverkehr mit Mexiko (+18,0 Prozent), den USA (+7,7 Prozent), den Vereinigten Arabischen Emiraten (+12,1 Prozent) und Großbritannien (+13,3 Prozent) zu verzeichnen. „Die Containerumschlagbilanz des Hamburger Hafens zeigt für die ersten drei Quartale auf der Importseite mit 3,5 Millionen TEU ein Plus von 0,5 Prozent. Auf der Exportseite kam der Containerumschlag auf 3,2 Millionen TEU und blieb 0,6 Prozent unter dem Vorjahresergebnis. Trotz eines Wachstums bei den Importcontainern und insgesamt einem Plus von 0,5 Prozent bei den beladenen Containern, die in den ersten drei Quartalen in Hamburg 5,7 Millionen TEU erreichten, gab es im Gesamtumschlagergebnis des Hafens noch eine geringe Minderung von 0,1 Prozent zu verzeichnen. Das ist vor allem auf geringere Transshipment-Verkehre mit Häfen in Polen und Schweden zurückzuführen“, erläutert Mattern.

Beim Massengutumschlag, der in den ersten neun Monaten 34,5 Millionen Tonnen (+0,3 Prozent) in Hamburg ausmachte, entwickelten sich erneut die Importe und Exporte unterschiedlich. Auf der Importseite wurde für die ersten drei Quartale mit insgesamt 25,7 Millionen Tonnen ein Plus von 6,7 Prozent erreicht. Auf der Exportseite blieb der Massengutumschlag mit insgesamt 8,7 Millionen Tonnen (-14,8 Prozent) unter dem Vorjahresergebnis. Für Wachstum beim Import sorgte mit 3,2 Millionen Tonnen (+14,1 Prozent) das Umschlagsegment Sauggut (Getreide und Öl-

saaten) und mit insgesamt 8,0 Millionen Tonnen (+14,0 Prozent) das Segment Flüssigladung (vor allem Mineralölprodukte). Der Greifergutumschlag von überwiegend Kohle und Erze blieb mit 14,6 Millionen Tonnen und einem Plus von 1,5 Prozent ebenfalls auf Wachstumskurs.

Die mit 8,7 Millionen Tonnen (-14,8 Prozent) rückläufige Entwicklung beim Export in den Umschlagsegmenten Sauggut, Flüssigladung und Greifergut hat unterschiedliche Ursachen. So ist neben einem erntebedingten Rückgang der Getreideexporte, die im ersten Halbjahr mit 2,7 Millionen Tonnen (-21,9 Prozent) deutlich schwächer als im besonders starken Vorjahr ausfielen, mit 2,5 Millionen Tonnen (-26,5 Prozent) auch ein Rückgang bei den Exporten von Mineralölprodukten zu verzeichnen. Das schwächere Umschlagergebnis ist in erster Linie mit der Schließung einer großen Hamburger Raffinerie zu erklären, deren Exporte von Mineralölprodukten nun wegfallen. Das Segment Greifergut erreichte mit 2,6 Millionen Tonnen (-0,6 Prozent) annähernd das Ergebnis aus dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum.

Der nicht-containerisierte Stückgutumschlag, von zum Beispiel großen Anlagenteilen und rollender Ladung, blieb in den ersten drei Quartalen mit insgesamt 1,2 Millionen Tonnen (-9,5 Prozent) unter dem Vorjahresergebnis. Auf der Importseite, die 419.000 Tonnen (-2,2 Prozent) erreichte, konnten wachsende Umschlagmengen bei der Einfuhr von Holz, Projektladung und Südfrüchten die Rückgänge bei Papier, Metall und Kraftfahrzeugen nicht wettmachen. Im Versand konventioneller Stückgüter, für den insgesamt 776.000 Tonnen (-13,0 Prozent) ermittelt wurden, konnte das Wachstum bei Holz, Eisen und Stahl nicht den Rückgang bei der Ausfuhr von Kraftfahrzeugen ausgleichen.

Die beiden Hafens Hamburg Marketing Vorstände Ingo Egloff und Axel Matern wiesen anlässlich der Hafens Hamburg Quartalspressekonferenz darauf hin, dass sich der Seegüterumschlag im Universalhafen Hamburg stabilisiert hat und eine Aufwärtsentwicklung erkennbar sei. Hamburg kann im ausgeprägten Wettbewerb mit den Haupthäfen Nordeuropas eine besonders gute Entwicklung der Seehafenhinterlandverkehre aufweisen. Die mit der Eisenbahn in und aus dem Hamburger Hafen transportierte Gütermenge erreichte gegen den Trend der insgesamt im Schienengüterverkehr eher rückläufigen Mengen, ein Plus von 3,1 Prozent. Die Anzahl der in den ersten neun Monaten auf der Schiene transportierten Container kletterte um knapp zwei Prozent auf 1,8 Millionen TEU.

Mehr als 200 Güterzüge erreichen oder verlassen täglich Europas größten Eisenbahnhafen und verbinden Hamburg mit allen Wirtschaftsregionen im Binnenland. Die große Anzahl an Verbindungen und die hohe Frequenz an Zugabfahrten von und nach Hamburg sind für die schnelle Abwicklung von Export- und Importgütern der Verlagerer im Binnenland von Vorteil. „Um den Hafen weiterhin in seinen vielfältigen Funktionsbereichen auszubauen und wettbewerbsfähig zu halten, ist neben einem Ausbau leistungsfähiger Zu- und Ablaufkorridore für den Gütertransport per Bahn, Lkw und Binnenschiff auch die Fahrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe zur Sicherung von Wachstum und Beschäftigung erforderlich“, sagt Ingo Egloff.

Der Hamburger Hafen ist Deutschlands größter Universalhafen und sichert mehr als 156.000 Arbeitsplätze in der Metropolregion Hamburg. Der Hafen ist auch wichtiger Industriestandort und mit einer Bruttowertschöpfung von 21,8 Milliarden Euro von großer Bedeutung für die gesamte deutsche Volkswirtschaft. Für das Jahr 2016 rechnet die Marketingorganisation des Hamburger Hafens mit einem Seegüterumschlag auf Vorjahresniveau in der Größenordnung von rund 138 Millionen Tonnen und knapp 9 Millionen TEU beim Containerumschlag.

Quelle, HHM, Foto: HHM / Annette Krüger

RCO AT BEAUFTRAGT TX LOGISTIK



Die TX Logistik AG (TXL) hat von Rail Cargo Operator – Austria (RCO AT) im Bereich der maritimen Hinterlandverkehre den Zuschlag für weitere 96 Rundläufe pro Jahr erhalten. Bereits seit Mitte 2015 fährt TXL zwischen den deutschen Seehäfen und Linz vier Rundläufe pro Woche für RCO.

„Mit der Erweiterung erhöht sich die Leistung für RCO AT auf jährlich insgesamt 288 Rundläufe“, freut sich Wolfgang Debusmann, Director Maritim bei TX Logistik. Ausschlaggebend für den neuen Auftrag waren sowohl die hohe produktive Qualität von TXL als auch die positiven Erfahrungen mit dem Customer Service des Eisenbahnlogistikunternehmens. Wolfgang Debusmann: „Schnelle Information und kurze Reaktionszeiten sind RCO AT besonders wichtig. Wir sind nicht nur in der Lage, jederzeit Auskunft über die Züge zu geben. Wir können auch entsprechende Maßnahmen ergreifen, sollte es unvorhergesehen zu Abweichungen kommen.“

Auch kurzfristige Anpassungen des Routenverlaufs seitens RCO AT sind möglich. „In den zusätzlichen Rundläufen bieten wir je nach Bedarf die Traktion für die Relation Linz-Bremerhaven-Hamburg-Linz oder die Direktverbindung Linz-Hamburg und vice versa“, erläutert Wolfgang Debusmann. „Wir richten unser Angebot an individuellen Anforderungen aus und halten unsere Kunden damit flexibel.“

Quelle und Foto: TX Logistik AG

„RHEINHAFEN“ ANTWERPEN AUF WACHSTUMSKURS



Der belgische Seehafen Antwerpen setzt verstärkt auf die Rhein-Main-Region. Mit gezielten Projekten soll die Zusammenarbeit mit Verladern und Logistikdienstleistern in Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg vorangetrieben werden. Auf dem Hafentag in Mainz hat die Antwerp Port Authority dazu neue Möglichkeiten mit Akteuren entlang der Rheinschiene diskutiert.

Prominenter Gast des Hafentages war der rheinland-pfälzische Verkehrsstaatssekretär Andy Becht (FDP), der große Hoffnungen in die geplante Abladeoptimierung am Mittelrhein zwischen Mainz und St. Goar setzt: „Ein Binnenschiff könnte bei niedrigen Flusspegeln zukünftig dann bis zu 200 Tonnen mehr transportieren“, betonte Becht.

2015 wurden bereits rund 65 Millionen Tonnen zwischen Antwerpen und Deutschland auf Schiene, Straße und Wasserstraße befördert. Dabei kommt der Rhein-Main-Region eine Schlüsselfunktion zu.

„Für die kommenden Jahre rechnen wir mit einem weiteren signifikanten Anstieg der Güterströme entlang der Rheinschiene. Um dieses Wachstum bewältigen zu können, brauchen wir neue intermodale Lösungen“, sagt Elmar Ockenfels, Repräsentant der Antwerp Port Authority für Deutschland. Im Fokus steht daher der Ausbau der intermodalen Transportverbindungen sowie der Aufbau von regionalen Drehscheiben, in denen Waren aus dem Hinterland für effizientere Transporte zusammengeführt werden können.

Derzeit bestehen bereits regelmäßige Schienenverbindungen zwischen Antwerpen und diversen Terminals in der Rhein-Main-Region. Die Antwerp Port Authority startet am 5. Oktober eine Ausschreibung, mit der die Anzahl der Bahnverbindungen in die Regionen Rhein-Main und Rhein-Ruhr erhöht werden sollen. Gesucht sind Projektvorschläge für neue direkte intermodale Bahnverbindungen oder zur Verbesserung bestehender Bahnverbindungen, beispielsweise durch eine Frequenzsteigerung.

Vorschläge müssen den Verladern effiziente, zuverlässige und wettbewerbsfähige Alternativen für den Straßentransport bieten und nachhaltig neben den bestehenden intermodalen Verkehren umgesetzt werden können. Die offene Projektausschreibung richtet sich an alle intermodalen Operateure und endet am 7. Dezember 2016.

Wichtig ist die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit von Schienenangeboten zwischen der Rhein-Main-Region und Antwerpen. Dies kann erreicht werden, wenn Logistikdienstleister zusammenarbeiten und über Drehscheiben im Hinterland ihre Ladungen konsolidieren. Diese Drehscheibenfunktion können trimodale Container-Terminals entlang der Rheinschiene übernehmen.

Vor allem dort, wo sich tägliche Direktverkehre nicht rechnen, können über solche Hubs Waren in kürzeren Frequenzen aus den unterschiedlichsten Regionen europaweit gebündelt und per Shuttle nach Antwerpen weiterverteilt werden. Dieses Angebot wäre auch für mittelständische Unternehmen attraktiv, die oft nicht ganze Container versenden, sondern nur sogenannte Teilladungen zusammenbringen.

Bei der Entwicklung neuer Verkehrsverbindungen spielt auch die Binnenschifffahrt eine große Rolle. Jede Woche starten oder enden 915 Binnenschiffe mit Projektladung, Containern sowie trockenem und flüssigen Massengut in Europas zweitgrößtem Seehafen. Daher ist die Antwerp Port Authority bestrebt, kontinuierlich die Binnenschiffsanbindung und die Abläufe im Hafen zu verbessern.

In enger Zusammenarbeit mit Binnenschiffs-Operateuren entstand so die Instream-Kampagne. Sie umfasst sechs Projekte, die die Binnenschifffahrt von und zum Hafen Antwerpen effizienter gestalten. Dazu gehört unter anderem das BTS (Barge Traffic System), mit dem die Buchung von realistischen Zeitfenstern an den Terminals möglich ist. Dies sorgt für eine verlässlichere Planung der Be- und Entladungsvorgänge und ers-

part somit unnötige Wartezeiten.

Die Antwerp Port Authority investiert kontinuierlich in eine leistungsfähige und ausreichend dimensionierte Hafeninfrastuktur, um Engpässe zu vermeiden und für zusätzliche Fracht gerüstet zu sein. So verbessert die in diesem Jahr eröffnete Kieldrecht-Schleuse – die derzeit größte Seeschleuse der Welt – die Erreichbarkeit des Linken Scheldeufers auch für große Binnenschiffe. Das neue Container-Terminal am Linken Scheldeufer ist für die wachsenden Kapazitäten der kommenden Jahre gerüstet. Aber auch für die Erweiterung ist bereits vorgesorgt. Das angrenzende Saeftinghedock ist für den mehrstufigen Ausbau vorgesehen.

„Der Hafen Antwerpen und die Inland-Terminals entlang der Rheinschiene sind direkt aufeinander angewiesen. Dazu brauchen wir leistungsstarke multimodale Logistik-Hubs im Hinterland und die Terminals wiederum einen starken Seehafen-Partner. Mit effizienten Hafeninfrastrukturen vermeiden wir Kapazitätsengpässe und lange Wartezeiten im Hafen“, sagt Marc van Peel, Vorsitzender der Antwerp Port Authority.

Auch innerhalb des Hafens schafft die Antwerp Port Authority die notwendigen Voraussetzungen für eine Verbesserung der Mobilität auf der Schiene. So werden gegenwärtig über Railport Antwerpen die internen Verteilerverkehre neu strukturiert. Im September ist dazu ein Pilotprojekt zusammen mit B Logistics gestartet. Zusätzlich verbindet der Liefkenshoek-Eisenbahntunnel bereits seit 2014 die beiden Ufer der Schelde. Damit werden Fahrzeiten verkürzt und die Schienen-Hinterlandbindungen deutlich verbessert. Mit den jetzt angestoßenen Projektdiskussionen auf dem Hafentag Rhein-Main soll dieser multimodale Ansatz weiter vorangetrieben werden.

Weitere Informationen zur Ausschreibung gibt es hier:

<http://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/imce/20160922%20Offene%20projetausschreibung%20Leitfaden%20Rhein-Ruhr-%20und%20Rhein--Main-Region%20Deutsch.pdf>

Quelle und Foto: Port of Antwerp, der rheinland-pfälzische Verkehrsstaatssekretär Andy Becht und Marc van Peel, Vorsitzender der Antwerp Port Authority, auf dem Hafentag Rhein-Main.

WEIN AUF DEM RHEIN MIT CONTARGO



Derzeit genießen Gäste aus aller Welt am Rhein die Hochsaison der deutschen Weinkultur, während von ihnen unbemerkt Weine aus aller Welt flussaufwärts transportiert werden. Denn täglich bringen Binnenschiffe tausende Liter Importwein von den Nordseehäfen ins europäische Hinterland.

Das Container-Hinterlandlogistik-Netzwerk Contargo transportiert auf dieser Route im Auftrag von Reedern und Spediteuren jährlich rund 1.500 Container mit Wein in Flexitanks und Flaschen.

Deutschland ist der weltweit größte Weinimporteur. Das Statistische Bundesamt nennt neben den europäischen Herkunftsländern Italien, Spanien und Frankreich auch außereuropäische Länder. 2015 verzeichnete die Behörde als wichtigste Lieferanten Südafrika mit 83 Millionen Litern, Chile mit 53 Millionen Litern und die Vereinigten Staaten mit 46 Millionen Litern Wein.

Ein Teil davon wird im Rotterdamer Hafen umgeschlagen und mit Binnenschiffen zu den Inlandterminals des Containerlogistikers Contargo am Rhein befördert. Für diese Weintransporte setzt Contargo spezielle Container ein. Südafrikanischer Wein wird beispielsweise vorwiegend in Tankcontainern befördert: „In Südafrika werden viele Tankcontainer für den europäischen Markt gebaut“, erläutert Arndt Puderbach, Leiter des

Contargo-Terminals in Koblenz. „Für die Überführung nach Europa werden sie häufig mit Wein befüllt und im Seehafen direkt vom Seeschiff aufs Binnenschiff verladen. Nach dem Transport werden die Tankcontainer gereinigt und sind dann wieder für den Transport von anderen flüssigen Produkten einsetzbar.“

Allein am Terminal der Contargo Rhein-Main GmbH in Koblenz wurden 2015 rund 31 Millionen Liter Wein umgeschlagen. Am häufigsten wird der Rebensaft in Flexitanks befördert. Das sind aus Kunststofffolie hergestellte Verpackungen, die es ermöglichen bis zu 26.000 Liter Flüssigkeiten in ganz normalen Lkw oder Containern zu transportieren, die normalerweise eigentlich für Stückgüter eingesetzt werden. „Flexitanks lassen sich schnell in einen Standardcontainer ein- und ausbauen“, so Puderbach. „Sie sind deshalb für uns die flexibelste und kosteneffizienteste Lösung. Nach der Entladung und dem Ausbau können wir den Container wieder für den Stückguttransport einsetzen. Außerdem können wir Standardcontainer im Gegensatz zu Tankcontainern an jedem Leerdapot retournieren.“

Der Export bereits in Flaschen abgefüllter deutscher Weine ist dagegen eher ein Nischengeschäft. Weil ungünstige Lagerbedingungen einen negativen Einfluss auf die Entwicklung des Weins haben können, werden sie zum Teil in Kühlcontainern von Koblenz zum Rotterdamer Hafen transportiert. „Die richtig hochwertigen Flaschenweine transportieren wir in Reefern mit einer voreingestellten Temperatur von z. B. 10 °C, um so die Qualität des Weins zu erhalten“, sagt Puderbach.

Quelle und Foto: Contargo, Foto: Bei Contargo sorgen Mitarbeiter aus verschiedenen Bereichen dafür, dass der Wein pünktlich und sicher ans Ziel kommt

KSPG HEIßT KÜNFTIG RHEINMETALL AUTOMOTIVE



Rheinmetall treibt seine Integration als Technologiekonzern weiter voran. Unter dem Namen „ONE Rheinmetall“ hat die Unternehmensführung ein umfassendes Strategieprogramm aufgelegt, das die Grundlage für eine neue einheitliche Unternehmenskultur legen und beide Sparten – Automotive und Defence – zu einem noch leistungsfähigeren Verbund zusammenführen soll.

Ziel ist es, die Zusammenarbeit beider Bereiche zu optimieren, die Schlagkraft des Konzerns in den Geschäftsfeldern insgesamt zu stärken, Wachstum zu generieren und Marktpositionen auszubauen. Auch die öffentliche Wahrnehmung des Unternehmens als innovativer Hochtechnologiekonzern soll intensiviert und verbessert werden. Mit anspruchsvollen Lösungen in den Bereichen Sicherheit und Mobilität widmet sich das Unternehmen zwei zentralen Bedürfnissen der Menschheit – indem es wesentliche Beiträge dazu leistet, Gesellschaften zu schützen und Mobilität umweltverträglicher zu machen. Längst folgt Rheinmetall in seiner Geschäftstätigkeit einem erweiterten Verständnis seiner traditionellen Aktivitätsfelder. In der Automotive-Sparte widmet die Gruppe sich verstärkt auch neuen Formen der Mobilität, bei denen der Verbrennungsmotor nicht zwingend im Mittelpunkt steht. Daneben versteht sich die Defence-Sparte längst nicht mehr als klassische „Rüstungsschmiede“ – denn das wehrtechnische Systemhaus folgt heute einem erweiterten Sicherheitsbegriff und bietet Produkte und Technologien, die – ausgerichtet auf heutige und künftige Bedrohungen – für Sicherheit im zivilen wie auch im militärischen Bereich sorgen. Laser-Effektoren, vernetzte Verbände von Fahrzeugen, Systeme zum Objektschutz,

zur Drohnen-Detektion oder zur Fernüberwachung des Flugbetriebs an Flughäfen sind nur einige Beispiele. Armin Papperger, Vorstandsvorsitzender der Rheinmetall Group: „Unsere Vision ist, eine Gruppe für führende Technologien in Mobilität und Sicherheit zu sein. Daher haben wir das Strategieprogramm ‚ONE Rheinmetall‘ auf den Weg gebracht: Um die Kompetenzen der beiden Sparten Automotive und Defence konzernübergreifend besser zu vernetzen, um noch leistungsfähiger zu werden und um das Profil der Gruppe insgesamt zu schärfen, nach innen wie nach außen.“



Horst Binnig, im Vorstand der Rheinmetall Group für Automotive verantwortlich: „Mit der Initiative ‚ONE Rheinmetall‘ legen wir einen übergreifenden und einheitlichen strategischen Rahmen fest, der das Miteinander im Konzern positiv verändern wird und der ein neues Bild des Unternehmens in der Öffentlichkeit entstehen lässt. Denn insbesondere die Aktivitäten Rheinmetalls im zivilen Bereich, also der Automobilzulieferung, standen bisher in der öffentlichen Wahrnehmung häufig im Schatten der Wehrtechnik-Sparte Rheinmetall Defence – und dies, obwohl Automotive rund die Hälfte zum Gesamtumsatz des Konzerns in Höhe von rund 5,2 MrdEUR (2015) beisteuert.“

Der Blick auf Rheinmetall soll sich verändern. Armin Papperger: „Wir stehen aus Überzeugung zu Defence, aber wir sind weit mehr als ‚nur‘ Rüstung. Als Rheinmetall Group nutzen wir die Stärke der Gruppe bezüglich des in über 125 Jahren erworbenen Know-hows, der Kompetenzen, der Ressourcen sowie im Sinne eines verstärkten technologischen Austauschs zwischen unseren Geschäftsfeldern. Unter dem Dach der Rheinmetall Group entwickeln wir eine durchgängig gemeinsame Rheinmetall-Unternehmenskultur und stellen ein einheitliches Auftreten nach außen sicher.“

„Gemeinsam sind wir stärker. Unser Ziel ist es deshalb, Rheinmetall als Gruppe mit zwei eng kooperierenden Bereichen aufzustellen, die

voneinander lernen und profitieren – und in der Öffentlichkeit als Einheit angemessen wahrgenommen werden“, so Armin Papperger.

Den neuen Auftritt begleitet daher eine modernisierte Markenarchitektur, die ihren Ausdruck in einer neuen Dachmarke findet: Rheinmetall Group. Unter diesem Namen präsentiert sich Rheinmetall künftig als ein integrierter Technologiekonzern, dessen Sparten auf unterschiedlichsten Ebenen gemeinsam agieren.

Dies zeigt sich auch am Auftritt der beiden Geschäftsfelder, die künftig als Familienmarken „Rheinmetall“ im Namen tragen. Bei Rheinmetall Defence ergibt sich keine Änderung.

„Unsere Automotive-Sparte KSPG wird künftig Rheinmetall Automotive heißen und somit die Konzernzugehörigkeit im Namen zum Ausdruck bringen,“ so Horst Binnig. „Die weltweit bekannten Premiummarken Kolbenschmidt, Pierburg und Motorservice bleiben unverändert bestehen. Ihre Markenzeichen werden lediglich optisch modernisiert und mit einem Zusatz versehen, der auf Rheinmetall Automotive und somit direkt auf die Zugehörigkeit zum Rheinmetall-Konzern verweist.“

Armin Papperger: „Heute und in Zukunft verbinden sich mit dem Namen Rheinmetall innovative Lösungen für zwei der größten Herausforderungen unserer Zeit: umweltschonende Mobilität und bedrohungsgerechte Sicherheitstechnik.“

Wie stark Mobilität und Sicherheit zusammenhängen, wird immer stärker sichtbar. Rheinmetall Defence entwickelt zum Beispiel schon heute High-Tech-Lösungen, die den unerlaubten Zugriff Dritter auf bestimmte Systeme verhindern. Diese Technologien werden künftig auch im Automotive-Bereich von Bedeutung sein – beispielsweise wenn es darum geht, Fahrzeuge vor Zugriffen auf ihr Steuerungssystem und vor unberechtigten Eingriffen durch Hacker zu schützen. Umgekehrt kann der Defence Bereich von dem umfassenden Know-how profitieren, das Rheinmetall Automotive sich als führender Automobil-Zulieferer z.B. im Bereich des Prototypenbaus mit 3D-Druckern, bei automatisierten Produktionsprozessen und bei allerhöchster Fertigungspräzision erworben hat.

Nach innen zeigt sich die fortschreitende Integration des Technologiekonzerns im Rahmen von ONE Rheinmetall bereits anhand einer Reihe bereichsübergreifender Initiativen: Durch die interne Ideen-Initiative

„Intrapreneur Award“, durch einen verzahnten Technologieaustausch zwischen den beiden Sparten und anhand einer fortschreitenden Vereinheitlichung in der Mitarbeiterentwicklung – alles Ansätze, die dazu beitragen sollen, die Effizienz weiter zu steigern und bisher noch ungenutzte Potentiale zu heben.

Nach außen wird die Entwicklung Rheinmetalls hin zu einem Anbieter, der sich einem erweiterten Verständnis von Mobilität und einem umfassenden Sicherheitsbegriff widmet, dem Unternehmen das strategische Momentum geben, das für weiteres Wachstum und anhaltenden Erfolg in den globalen Märkten unverzichtbar ist.

Rheinmetall hat mit seinen rund 23.000 Beschäftigten an rund 80 Fertigungsstätten weltweit längst die Weichen dafür gestellt, für die künftigen Herausforderungen in den Themenfeldern Mobilität und Sicherheit die richtigen Antworten geben zu können. In der Automobiltechnik werden neue Antriebsformen die individuelle Mobilität verändern: Neben rein elektrischen Fahrzeugantrieben (Batterie/Brennstoffzelle) werden mittelfristig hybridisierte Antriebe eingesetzt. Rheinmetall Automotive verfügt bereits heute über führende Technologien für die Mobilität von morgen, wie etwa elektrische Pumpensysteme und Aktuatoren oder Komponenten für ein intelligentes Thermomanagement oder für Brennstoffzellenfahrzeuge.

In der Defence-Sparte wird Rheinmetall mit seiner neuen strategischen Ausrichtung künftig auch dem gesteigerten Bedürfnis nach individueller Sicherheit im zivilen Umfeld Rechnung tragen. Schon heute steht das Unternehmen in Bezug auf Bedrohungsanalysen und geeignete Lösungen in einem engen Austausch mit den Behörden und Organisationen für Sicherheitsaufgaben. Und bereits heute verfügt das Unternehmen über führende Technologien für die Sicherheit von morgen – etwa in den Bereichen der Drohnerkennung und der Sicherheit elektronischer Architekturen oder bei neuen Schutz- und Fahrzeugtechnologien.

Quelle und Foto: Rheinmetall Automotive, Foto: Werk Niederrhein im Hafen Neuss