

SNEL ERÖFFNET ZENTRALE ANLAUFSTELLE



Die Zentrale Anlaufstelle der Kontrollbehörden (ZAK) im Rotterdamer Hafen wurde jetzt in Betrieb genommen. Sie ZAK bietet den Zollbehörden die Möglichkeit, an einem gemeinsamen Ort intensiv mit der Inspektion für Wohnumgebung und Transport (ILT) und der Niederländischen Nahrungsmittel- und Warenbehörde (NVWA) zusammenzuarbeiten.

Diese drei Kontrollbehörden kombinieren dort ihre Kontrollen, damit ein „One-Stop Shop“ für den Sektor Transport und Logistik entsteht.

Staatssekretär Snel, zuständig für Finanzen, übernahm die offizielle Eröffnung. „Durch eine bessere Zusammenarbeit der Kontrollorgane in diesem neuen Terminal senken wir die Kontrolllast für die Unternehmen und verbessern das Geschäftsklima in den Niederlanden“, erklärte der Minister.

Mit der ZAK stellen sich die Zollbehörden auf das Wachstum des Gütervolumens infolge des Baus der Maasvlakte 2 ein. Die Zahl der umgeschlagenen Container ist zum Beispiel im westlichen Hafengebiet von Rotterdam im letzten Jahr von 12,4 auf 13,7 Millionen TEU gestiegen. Am neuen Standort können die Kontrollen zügig durchgeführt werden.

Im ZAK-Komplex wurde auch ein ultramodernes, landesweites Zentrum für Praxistraining des Zolls gebaut. Hier werden für Zollmitarbeiter in Ausbildung unterschiedliche Praxissituationen simuliert, zum Beispiel ein vollständiges Schiffsinnes und eine realistische Containerumge-

bung. Darüber hinaus wurde eine Trainingsanlage für die Spürhunde des Zolls gebaut.

Die ZAK ist in enger Zusammenarbeit mit der staatlichen Immobiliengesellschaft Rijksvastgoedbedrijf zustande gekommen.

Quelle und Grafik: Port of Rotterdam

THE ROAD TO PORT CALL OPTIMISATION



Vielleicht haben Sie im vergangenen Herbst schon davon gehört: verschiedene Interessenorganisationen, Häfen (darunter der Hafenbetrieb Rotterdam) und Unternehmen haben Standards für nautische Hafeninformationen festgestellt.

Auch wenn dies wenig spektakulär klingt, sind diese Standards eine Voraussetzung und Grundlage für die Optimierung der Hafeneinläufe. Diese Optimierung ist notwendig, weil durch Ineffizienz und vermeidbare Verzögerungen jährlich Milliarden von Euro verschwendet und viele unnötige Tonnen CO₂ ausgestoßen werden.

In den Standards ist beispielsweise festgelegt, wie der Tiefgang

anzugeben ist, wie das Zulassungsverfahren ist und wie die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schiffe in den Häfen kommuniziert werden müssen. Diese Daten wurden bislang überall anders definiert und kommuniziert. Um ein Beispiel zu nennen: In den Niederlanden ist die „Amsterdamer Normalnull“ (Normaal Amsterdams Peil/NAP) der Bezugspunkt, anhand dessen die Wassertiefe und der Wasserstand angegeben werden, während in Belgien die „Zweite allgemeine Nivellierung“ (Tweede Algemene Waterpassing/TAW) und in Frankreich der mittlere Wasserstand bei Marseille als Referenzpunkte dienen. Für einen indischen Schiffsführer, der in Singapur ablegt, ist es ausgesprochen unlogisch und unpraktisch, überall den Raum unter dem Kiel seines Schiffs erneut umrechnen zu müssen.

Die unterschiedlichen Definitionen hatten weitreichende Folgen. Für eine möglichst gute Planung der Schiffsbesuche benötigen die Reedereien detaillierte Informationen beispielsweise zur Tiefe und Wasserdichte, aber auch über das Zulassungsverfahren und die Ankunfts- und Abfahrtszeiten. Eine kleine Differenz in der Wassertiefe kann für ein Schiff mit einer Kapazität von 20.000 TEU einen großen Unterschied für die Ladekapazität bedeuten. Wenn man bedenkt, dass ein Schiffsführer weltweit rund 800 Häfen anläuft, wird klar, dass es fast unmöglich ist, überall abweichende Definitionen zu berücksichtigen.

Mehr noch: wenn Klarheit hinsichtlich des Tiefgangs und der Fahrtgeschwindigkeit besteht, können die Reedereien bei der Planung weniger strenge Sicherheitsspannen einkalkulieren. Dadurch können die Schiffe pünktlich und mit mehr Fracht in den Hafen einlaufen, was die Effizienz erhöht und der Umwelt zugutekommt. Wenn man bedenkt, dass allein der Rotterdamer Hafen jährlich von 30.000 Seeschiffen angefahren wird, ist klar, dass mit dieser scheinbar kleinen Maßnahme enorme Vorteile erzielt werden können.

Die international festgelegten Standards verbessern die Kommunikation und erhöhen die Effizienz und die Sicherheit. Es gibt aber noch viel mehr Möglichkeiten. Jeder Hafenbesuch eines Schiffs geht heute noch mit erheblichem Telefonverkehr zwischen verschiedenen einzelnen Akteuren einher, beispielsweise zwischen Reedereien, Schiffsmakler, Lotsen, Terminals, Festmachern, Schleppern und Bunkerdienstleistern. Bei einem klar geregelten Datenaustausch würden sich die Hafenaufenthalte viel intelligenter, einfacher und effizienter planen und schneller und sicherer abwickeln lassen. Um dies zu unterstützen, hat der Hafenbe-

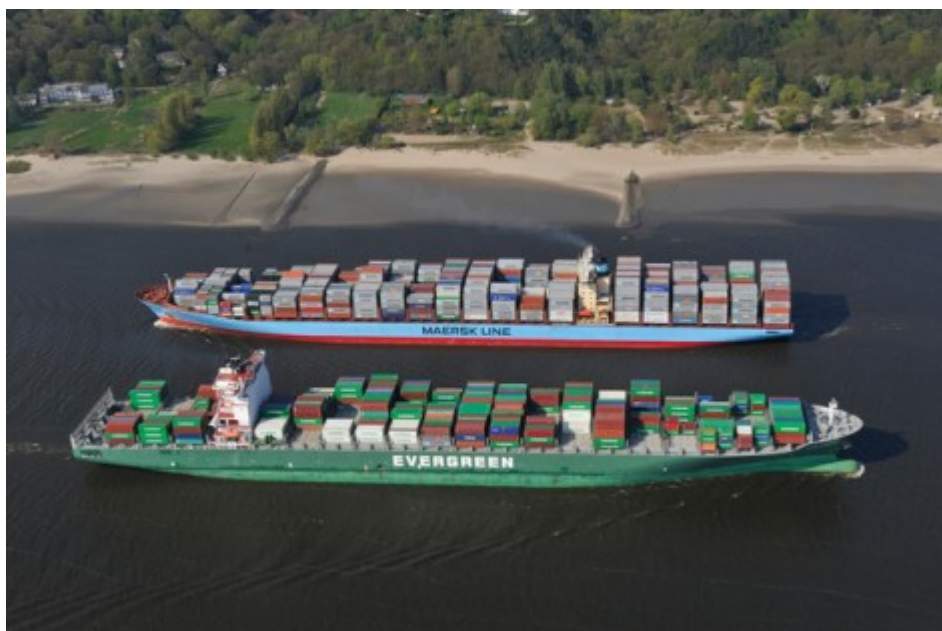
trieb Rotterdam die Anwendung PRONTO entwickelt. PRONTO bietet Reedereien, Schiffsmaklern, Dienstleistern und Operateuren eine gemeinsame Plattform für den Informationsaustausch im Zusammenhang mit ihren Hafenesuchen. PRONTO macht die Dienstleistungen während eines Hafenesuchs transparenter und effizienter, was für alle Beteiligten Vorteile bietet.

Die ersten quantitativen Vorteile einer Optimierung der Hafenaufenthalte mithilfe von PRONTO wurden schon nachgewiesen: in einem kürzlich abgeschlossenen Pilotprojekt mit Reedereien, Terminals und Schiffsmaklern wurden Verkürzungen der Durchlaufzeit bis zu 20 % realisiert.

Im zweiten Quartal wird eine erste Version von PRONTO im Rotterdamer Hafen in Betrieb genommen. Anschließend wird dieselbe Anwendung auch anderen Häfen zur Verfügung gestellt, denn auch in diesem Fall gilt: wenn weltweit dieselben Anwendungen genutzt werden, kommt dies der Effizienz und Sicherheit der internationalen Schiffstransporte zugute.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

VERBANDSGRÜNDUNG JÄHRT SICH ZUM 100. MAL



Am 9. März 1918 – mitten in den Wirren des Ersten Weltkrieges – entschlossen sich die verbliebenen Schiffsmakler aus Altona, Bremen, Danzig, Hamburg, Königsberg, Lübeck Stettin, und Wismar ihre Aktivitäten zu bündeln, um sich Gehör bei der damaligen Reichsregierung zu verschaffen und gründeten den einen eigenen Fachverband.

Sie legten damit den Grundstein für die 100-jährige Geschichte des Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V. Auch wenn der Beruf des Schiffsmaklers wesentlich älter ist und bereits seit Jahrhunderten Teil der maritimen Branche war, etablierte sich erst mit der Gründung des Zentralverbandes eine landesweite Berufsvertretung, die noch heute – neben den regionalen Vertretungen – aktiv ist.

In den vergangenen 100 Jahren erlebten die Schiffsmakler in allen Bereichen große Veränderungen. Kriege, Wirtschaftskrise und Protektionismus ließen den Außenhandel wiederholt einbrechen oder führten zum Wegfall traditioneller Märkte. Zwei Mal musste in Folge verlorener Kriege völlig neu begonnen werden. Hinzu kamen technische Innovationen, die die Arbeitswelt und die Kommunikation regelmäßig revolutionierten. Gaben der Brief und das Telefon lange die Geschwindigkeit der Kommunikation vor, so ist der sekundenschnelle, elektronische Datenaustausch heute nicht mehr aus dem Berufsalltag wegzudenken.

Hierzu erklärt der ZVDS-Vorsitzende Christian Koopmann: „Allem Wandel und Anpassungsdruck zum Trotz sollten wir uns einer Sache stets bewusst sein, Schiffe und Schifffahrt wird es wohl auch noch auf lange Sicht geben. Es gibt daher keinen Grund die Zuversicht grundsätzlich zu verlieren. Es gibt gute Gründe auch weiterhin an die Chancen zu glauben, die der Schifffahrtsstandort Deutschland bietet. Allerdings wird man sich dafür wieder einmal an die neuen Rahmenbedingungen, insbesondere mit Blick auf die zunehmende Digitalisierung – anpassen müssen.“

Bereits im Mai 1919 erfolgte die Verlegung des Verbandssitzes nach Hamburg und die Umbenennung in den noch heute gültigen Vereinsnamens und am 14. September 1920, die Eintragung des ZVDS unter dem heute noch verwendeten Namen in das Vereinsregister der Hansestadt Hamburg. Heute ist der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V. (ZVDS) die nationale Dachorganisation aller in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen Schiffsmakler und Schiffsagenten. Insgesamt sind rund 260 Unterneh-

men im Verband organisiert. Die Mitgliedschaft setzt sich aus Befrachtungsmaklern, An- und Verkaufsmaklern, Klarierungsagenten sowie Linienagenturen zusammen. Insbesondere über die Linienagenturen sind nahezu alle größeren ausländischen Reedereien im ZVDS organisiert, die auch die wesentlichen Kunden der deutschen Häfen darstellen.

Aus Anlass des 100-jährigen Bestehens wird im Anschluss an die diesjährige Mitgliederversammlung am 18. April 2018 einen Empfang für die Mitglieder und Gäste des Verbandes geben.

Quelle: German Shipbrokers' Association / Zentralverband Deutscher Schiffsmakler e.V., Foto: Aufwind-luftbilder.de

DIGITALEN LÖSUNG ZUR EFFIZIENTEREN NUTZUNG



Das Verkehrsaufkommen in der Binnenschifffahrt wird in den kommenden Jahren wachsen. Allein der Bundesverkehrswegeplan 2030 erwartet in Deutschland in diesem Bereich eine Zunahme von 23 Prozent.

Bleibt die Infrastruktur unverändert, sind jedoch neue Ansätze für eine effizientere Nutzung der Wasserstraßen nötig. Die Management- und Technologieberatung BearingPoint entwickelt dazu das Forschungsprojekt „Digitaler Schifffahrtsassistent“ (DSA). Mit dem DSA sollen Schiffer und Reedereien ihre Kosten senken und Transporte optimieren können.

Im Zentrum des DSA steht das Ziel, Binnenschiffern eine langfristige und verlässliche Planung ihrer Routen und Ankunftszeiten zu ermöglichen. Als digitale Plattform ermöglicht der DSA neue Kooperationsformen zwischen den beteiligten Akteuren der Schifffahrt. So werden in einer Webapplikation Wasserstandprognosen und Verkehrslagen integriert und durch Schnittstellen zu Häfen und Schleusen beispielsweise Funktionen wie Liegeplatzverfügbarkeit ermöglicht. In die DSA-Applikation lassen sich über die IT-Plattform weitere digitale Dienste mit eigenen Geschäftsmodellen einfügen.

Alexander Schmid, Partner bei BearingPoint, kommentiert: „Mit dem ‚Digitalen Schifffahrtsassistenten‘ können die beteiligten Stakeholder der Binnenschifffahrt ihre Transporte zukünftig besser planen und koordinieren. Die Effizienz der Wirtschaftlichkeit wird innovativ gesteigert, da der DSA die gesamte Wertschöpfungskette der Binnenschifffahrt unterstützt. Damit wird die Basis für ein zukünftiges digitales Ökosystem sowie die Binnenschifffahrt 4.0 geschaffen.“

So unterstreicht beispielsweise Binnenschiffer Ralf Kiepe von Heinz und Ralf Kiepe Schifffahrts OHG die positive Erwartung, die mit der DSA-Applikation verbunden ist: „Eine verlässliche Pegelstandprognose ermöglicht eine bessere Ladungsplanung und erhöht damit direkt die Wirtschaftlichkeit meiner Fahrten.“

Das Forschungsprojekt „Digitaler Schifffahrtsassistent“ wurde im Dezember 2016 im Rahmen des 2nd BMVI-Data-Run des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) entwickelt und wird durch die Förderinitiative mFUND gefördert.

„Mit dem mFUND unterstützen wir datengetriebene Ideen für die Mobilität von morgen“, sagt Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. „Der ‚Digitale Schifffahrtsassistent‘ trägt dazu bei, die Wirtschaftlichkeit von Transporten zu erhöhen. Das ist ein wichtiger Beitrag für Wachstum und Wohlstand in Deutschland. Deshalb fördern wir diese Innovation mit insgesamt 2,15 Millionen Euro.“

In Kooperation mit der Bundesanstalt für Gewässerkunde in Koblenz und der Technischen Universität Berlin erforscht BearingPoint innovative Ansätze für Binnenschiffer, Reedereien und binnenschifffahrtsabhängige Industrien, um die Wasserstraßen für ihre jeweiligen Transportaufgaben

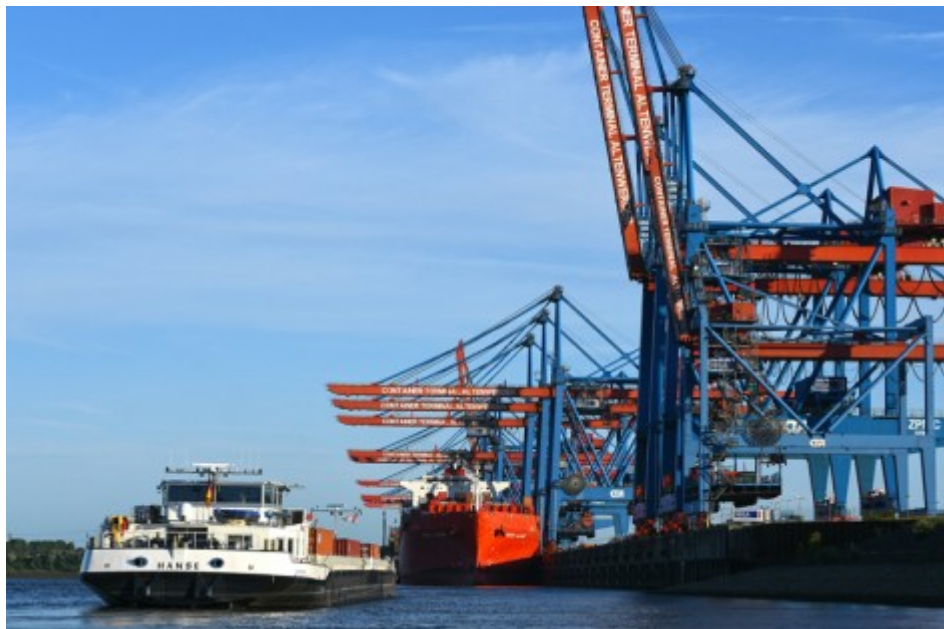
effizienter zu nutzen. Ab Herbst 2018 wird der DSA in einer Feldphase mit allen Beteiligten der Binnenschifffahrt getestet. Mit dem Feldtest wird die Anwendung als Prototyp zur Verfügung stehen.

Im Rahmen der Forschungsinitiative mFUND fördert das BMVI seit 2016 Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um digitale datenbasierte Anwendungen für die Mobilität 4.0. Neben der finanziellen Förderung unterstützt der mFUND mit verschiedenen Veranstaltungsformaten die Vernetzung zwischen Akteuren aus Politik, Wirtschaft und Forschung sowie den Zugang zum Datenportal mCLOUD. Weitere Information finden Sie unter www.mfund.de.

BearingPoint ist eine unabhängige Management- und Technologieberatung mit europäischen Wurzeln und globaler Reichweite. Das Unternehmen agiert in drei Bereichen: Consulting, Solutions und Ventures. Consulting umfasst das klassische Beratungsgeschäft, Solutions fokussiert auf eigene technische Lösungen in den Bereichen Digital Transformation, Regulatory Technology sowie Advanced Analytics, und Ventures treibt die Finanzierung und Entwicklung von Start-ups voran. Zu BearingPoints Kunden gehören viele der weltweit führenden Unternehmen und Organisationen. Das globale Beratungs-Netzwerk von BearingPoint mit mehr als 10.000 Mitarbeitern unterstützt Kunden in über 75 Ländern und engagiert sich gemeinsam mit ihnen für einen messbaren und langfristigen Geschäftserfolg.

Quelle: BearingPoint, Foto: WSV

PROMOTION AUF ALLEN EBENEN GEPLANT



Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) hat in Bonn seine Jahresplanung für 2018 vorgestellt. Mit gesteigerten Aktivitäten und umfassender Promotion auf allen Ebenen des Marketings, will das spc auf die Bedeutung und Attraktivität der Wasserstraßen und multimodalen Transporte hinweisen.

Weiter verstetigen will das spc sein Profil als Informationsplattform, die vor allem Spediteure, Verladere und Nachwuchskräfte im Fokus hat. Neben der Informationstätigkeit stehen Ausbildungs- und Promotionaktivitäten auf dem Plan.

„Durch die positive Mitgliederentwicklung der letzten Jahre sind wir in der Lage unsere Aktivitäten deutlich zu intensivieren“, bringt der spc Vorstandsvorsitzende Knut Sander es auf dem Punkt. „Dies gilt für alle Bereiche wie z. B. die Anzahl und Größe der Veranstaltungen und das Print- und Online-Marketing. Weiter verstärken wird das spc auch seine Präsenz auf den gängigen Social-Media Kanälen. Ein neuer Webauftritt ist für März / April dieses Jahres geplant“, kündigt Sander an.

Höhepunkt in 2018 werden die 3. ShortSeaShipping Days sein, die am 20. und 21. Juni wieder in Lübeck stattfinden werden. Dieses Mal in Kombination mit der Jahreskonferenz des European Shortsea Networks (ESN). Mit zwei Themenabenden und zwei multimodalen Roadshows in Hamburg, Neuss/Düsseldorf, München und Stuttgart will das spc bundesweite Präsenz zeigen. Am 20. und 21. Februar wird das spc erstmalig als

Aussteller auf der Trans-Log-Intermodal in Kalkar vertreten sein. Am 17. Mai befasst sich die zweite Ausgabe des spc-Forums „Sondertransporte“ erneut mit der Fragestellung, ob Schwer- und Großraumtransporte in stärkerem Maße über Wasserstraßen durchgeführt werden können. Dieses Mal sollen die Vorschläge von Industrie und Logistikbranche aus dem ersten Forum im November 2017 diskutiert und vertieft werden. Das spc wird sich aber nicht nur dem Fachpublikum präsentieren, sondern plant Ende August seine dritte Teilnahme am Tag der offenen Tür der Bundesregierung im Bundesverkehrsministerium. Hier wird das spc den Bürgerinnen und Bürgern Rede und Antwort stehen.

Im Rahmen der Ausbildungsaktivitäten werden Mitarbeiter des spc regelmäßig an Bildungseinrichtungen mit logistischem Bezug mit Gastvorträgen präsent sein, insbesondere an Berufsschulen, an denen Speditionskaufleute ausgebildet werden, aber auch an Fachhochschulen und Universitäten.

Das spc sieht Bildungsinhalte zur Binnen- und Küstenschifffahrt in nicht ausreichendem Maße in den Lehrplänen berücksichtigt und möchte mit den Gastvorträgen einen Ausgleich bieten. Diese Gastvorträge bietet das spc kostenfrei an. „Wenn die jungen Leute von heute, schon zu Beginn des Berufsweges den Eindruck bekommen könnten, die Wasserstraßen seien ein weniger wichtiger Verkehrsträger, ist es später umso schwieriger sie dafür zu gewinnen“, erklärt Knut Sander das Ausbildungsengagement des spc.

Im Print-Marketing hat sich das Informationsheft „spc_AKTUELL“ zum Flaggschiff entwickelt. Die Top-Themen der nächsten Ausgabe werden sich mit der Schnittstelle Hafen befassen und deren Rolle bei Verkehrsverlagerungen beleuchten. Darin werden Aspekte wie die Vernetzung der See- und Binnenhäfen, Kombiniertes Verkehr, Nachhaltigkeit und Potenziale beleuchtet. Mit dem europäischen Shortseamarkt beschäftigt sich Mitte Juli die zweite Ausgabe. Trends, Märkte, Innovationen und Regularien werden hier eine Rolle spielen. Um Ausbildung und Nachwuchs und die Frage „Wer lenkt in Zukunft die Ladung“ geht es in der dritten Ausgabe. Diese Frage soll auch Thema einer Informationsveranstaltung sein, die für den 08. November geplant ist. Neu ist auch, dass sich die Themen des spc_AKTUELL in den Veranstaltungen wiederfinden werden.

„Der Kurzstreckenseeverkehr (KSSV) hat sich trotz des schwierigen Um-

felds durch die globale Schifffahrtskrise, strukturellen Veränderungen und den unterschiedlichen wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen, auch in Europa, behauptet“, fasst Torsten Westphal, stellvertretendes Vorstandsmitglied, die Entwicklung für 2017 zusammen. Für 2018 erwartet Westphal weiter eine stabile Mengenentwicklung.

„Durch die Einführung der SECA Gebiete in Nord- und Ostsee hat der KSSV eine Vorreiterrolle für die gesamte Schifffahrt eingenommen“, weist Westphal auf die Kraftanstrengungen der Branche hin. Nun heißt es diese Position weiter zu entwickeln. Im Bereich der Minibulker sieht Westphal eine starke Reduzierung der Schiffstonnage auf die Branche zukommen. Dieser Tatsache müssen sich die Großverlader im Segment des Massengutes bewusst sein. Seine Empfehlung sind privilegierte Partnerschaften zur Sicherung der Tonnage. Der Tonnagerückgang wird unter anderem durch neue Auflagen forciert, wie z. B. dem Ballastwassermanagement.

Der Fahrermangel wird auch 2018 zunehmend spürbarer werden, erwartet Knut Sander und empfiehlt eine stärkere Berücksichtigung des kombinierten Verkehrs, der Binnenschifffahrt und des KSSV als Alternative.

Eine Übersicht aller spc-Termine und ausgewählter Branchentermine sind in einem Flyer unter dem Titel „Fahrplan 2018“ zusammengefasst. Dieser kann beim spc angefordert werden.

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 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, Lo-

gistik und Verladerschaft. Aktuell zählt das Kompetenz-Netzwerk über 60 Fördermitglieder.

Weitere Informationen und Registrierung für den wöchentlichen Newsletter (immer mittwochs) unter www.shortseashipping.de / www.shortseashipping-days2018.de

Quelle: spc, Foto: HHM

NEUE SCHRIFTENREIHE ZEICHNET ZUKUNFTSBILD DER LOGISTIK-BRANCHE



Fit für die digitale Zukunft? Von »Social Networked Industry« bis »Circular Economy Logistics« greifen die neuen Whitepaper des Fraunhofer-Instituts für Materialfluss und Logistik IML aktuelle Themen und neue Trends aus der Logistikforschung auf. Die Publikationen sind online verfügbar.

Die Logistik ist schon heute einer der wesentlichen Treiber der Digitalisierung. Mit der Schriftenreihe »Future Challenges in Logistics and Supply Chain Management« leistet das Fraunhofer IML einen weiteren Beitrag dazu, dass der Schritt in die digitale Zukunft gelingt: Die als Whitepaper angelegten Veröffentlichungen der Reihe greifen aktuelle Herausforderungen für die Logistik auf, beleuchten Trends sowie neue Technologien und Geschäftsmodelle.

Die Publikationen reflektieren aktuelle, oftmals interdisziplinär ausgerichtete Forschungsarbeiten des Fraunhofer IML. Die Klammer bildet das Leitbild der »Social Networked Industry«. In der Vision einer sozial vernetzten Wirtschaft steht die Zusammenarbeit zwischen Menschen und Maschinen im Mittelpunkt. Eine der ersten Veröffentlichungen aus der Schriftenreihe – »Social Networked Industry ganzheitlich gestalten« – definiert dabei den Gestaltungsrahmen für die aktuell größte gemeinschaftliche Aufgabe aller Akteure der Logistik. Sie gibt Impulse für innovative Forschungs- und Innovationsprojekte in Wissenschaft und Wirtschaft. Mit dem Whitepaper zur »Kognitiven Ergonomie in der Logistik« macht die Schriftenreihe u. a. aber auch auf ein, in der Logistik, bislang kaum bekanntes Forschungsfeld aufmerksam, das derzeit angesichts der zunehmenden Zusammenarbeit von Mensch und Technik in der vernetzten Wirtschaft erheblich an Bedeutung gewinnt. Insgesamt reicht das Spektrum der Themen von intelligent vernetzter Versorgung über agile Wertschöpfungssysteme bis hin zur Zellularen Logistik. Die Schriftenreihe entsteht im Rahmen von drei großen Forschungsinitiativen am Fraunhofer IML: dem Leistungszentrum Logistik und IT, dem Innovationslabor »Hybride Dienstleistungen in der Logistik« und dem EffizienzCluster LogistikRuhr.

»Der Anspruch unserer Schriftenreihe ist es, die Zukunftsthemen der Logistik sowohl in Wissenschaft und Wirtschaft als auch in Politik und Gesellschaft zu verankern. Wir wollen Sprachrohr, Vermittler und Impulsgeber sein. Denn die moderne Logistik muss sich als ein offenes Ökosystem verstehen, in dem alle Akteure, Produkte und Dienstleistungen miteinander vernetzt sind – in der realen und in der digitalen Welt. Wissenschaftler erhalten mit der Schriftenreihe eine Plattform, aktuelle Forschungsthemen zu präsentieren und neue Forschungsergebnisse einzuordnen. Dabei soll jede Veröffentlichung auf das Zukunftsbild einer innovativen Branche einzahlen, das von Forschung und Praxis gleichermaßen gestaltet und gelebt wird«, so Prof. Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter des Fraunhofer IML. Prof. ten Hom-

pel ist gemeinsam mit seinen Institutsleiterkollegen Prof. Michael Henke und Prof. Uwe Clausen Herausgeber der Reihe.

Die Veröffentlichungen im Überblick:

Ausgabe 1: Prozesse durch Digitalisierung nachhaltig optimieren

Ausgabe 2: Kognitive Ergonomie in der Logistik

Ausgabe 3: Herausforderungen der Mensch-Technik-Interaktion in der Intra-logistik

Ausgabe 4: Bedeutung von Daten im Zeitalter der Digitalisierung

Ausgabe 5: Paradigmenwechsel der Planung und Steuerung von Wertschöpfungsnetzen

Ausgabe 6: Social Networked Industry ganzheitlich gestalten

Ausgabe 7: Circular Economy Logistics: Für eine Kreislaufwirtschaft

4.0

Die Publikationen stehen [hier](#) zum Download bereit.

Quelle: Fraunhofer IML

40 TRAXX-LOKOMOTIVEN FÜR TX LOGISTIK



Der Bahntechnikanbieter Bombardier Transportation und das europäische Schienenverkehrsunternehmen TX Logistik haben einen Vertrag über die Lieferung von 40 innovativen *BOMBARDIER TRAXX MS3*-Mehrsystemlokomotiven abgeschlossen.

Der Vertrag umfasst auch einen Flottenwartungsvertrag über 15 Jahre mit zustandsabhängiger Wartung, die eine höhere betriebliche Verfügbarkeit der Flotte von TX Logistik gewährleisten wird. Der Auftrag über die 40 Lokomotiven und die 15 Jahre Flottenwartung hat nach Listenpreis einen Wert von rund 250 Millionen Euro (297 Millionen US-Dollar). Der Vertrag schließt außerdem eine Option für bis zu 25 weitere Lokomotiven ein. Die Auslieferung der Lokomotiven ist ab Sommer 2019 geplant.

Michael Fohrer, President Locomotives & Light Rail Vehicles und Vorsitzender der Geschäftsführung, Bombardier Transportation GmbH Deutschland, betonte: „Die *TRAXX MS3* basiert auf der erfolgreichen *TRAXX*-Plattform mit mehr als 1.750 Lokomotiven, die europaweit im Einsatz sind – ihre grenzüberschreitende Funktion verschafft Betreibern die Möglichkeit, in nahezu ganz Kontinentaleuropa tätig zu werden. Gemeinsam mit unserem Erstkunden TX Logistik sind wir stolz, die *TRAXX MS3*-Lokomotive auf dem Markt einzuführen. Der eingeschlossene Servicevertrag über 15 Jahre mit Bombardier Transportation Deutschland wird über-

ragende Zuverlässigkeit und höchste Verfügbarkeit der Flotte sicherstellen.“

Bombardiers *TRAXX*-Lokomotivplattform besteht aus der *TRAXX AC3*-Lokomotive (AC = alternating current, Wechselstrom), der *TRAXX DC3*-Lokomotive (DC = direct current, Gleichstrom) und der *TRAXX MS3*-Lokomotive (MS = Multisystem, unter allen Haupt-Stromspannungen in Europa einsetzbar). Sie hat aus Betreibersicht viele Stärken: Unter anderem kann sie im Vergleich zu anderen Lokomotiven derselben Leistungsklasse einen Waggon mehr ziehen. Ihre Energiekosten sind aufgrund reduzierten Energieverbrauchs niedrig – das geht unter anderem auf die wirkungsgradoptimierte Traktionskette und das regenerative Bremssystem zurück. Bei der *TRAXX MS3*-Lokomotive wird noch die neueste Signaltechnik installiert, die dynamische Transitionen an Landesgrenzen oder beim Wechsel von Signalsystemen möglich macht.

Bombardier Transportation ist ein weltweit führender Hersteller von Bahntechnik und verfügt über das breiteste Portfolio der Branche. Zur Produktpalette zählen das gesamte Spektrum schienengebundener Fahrzeuge, Fahrzeugkomponenten sowie Signal- und Steuerungstechnik. Zudem bietet das Unternehmen komplette Transportsysteme und ist erfolgreich in den Bereichen Bahndienstleistungen und Elektromobilität aktiv. Als innovativer Vorreiter setzt Bombardier Transportation kontinuierlich neue Standards für nachhaltige Mobilität und schafft mit integrierten Verkehrslösungen entscheidende Vorteile für Transportunternehmen, Fahrgäste und Umwelt. Mit seinen Produkten und Dienstleistungen ist der Konzern in über 60 Ländern vertreten. Bombardier Transportation hat rund 37.150 Beschäftigte. Die Konzernzentrale befindet sich in Berlin.

Bombardier ist der weltweit führende Hersteller für Flugzeuge und Züge. Den Blick in die Zukunft gerichtet, fördert und entwickelt Bombardier weltweit effiziente, nachhaltige und bequeme Mobilitätslösungen. Es sind die Fahrzeuge, Dienstleistungen und vor allem die Mitarbeiter, die Bombardier zu einem weltweit führenden Unternehmen im Verkehrssektor machen.

Der Hauptsitz von Bombardier befindet sich in Montreal, Kanada. Die Aktien des Unternehmens werden unter dem Kürzel BBD an der Börse von Toronto gehandelt. Für das Geschäftsjahr 2016 weist das Unternehmen einen Umsatz von 16,3 Milliarden USD aus.

Quelle und Foto: Bombardier, v.r.n.l.: Albert Bastius, COO, und Mirko Pahl, CEO, beide TX Logistik, mit Michael Fohrer, President LOC & LRV, Bombardier Transportation, konnten bereits einen Blick auf die erste - TRAXX MS3 Lokomotive in der Fertigungslinie an unserem Standort in Kassel werfen.

EIN GUTES UND GLÜCKLICHES NEUES JAHR



Die Redaktion der Hafenzeitung wünscht allen ein erfolgreiches, gutes, glückliches und vor allem gesundes neues Jahr 2018. mögen Ihre Wünsche in Erfüllung gehen ☐

Kommen Sie gut rein und gut durch ☐

NEUE RICHTLINIE ZUR FORTFÜHRUNG VERÖFFENTLICHT



Das Förderprogramm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie wird auch im Jahr 2018 fortgeführt. Die neue Förderrichtlinie knüpft nahtlos an die zum 31. Dezember 2017 auslaufende Vorgängerregelung an und schafft den Rechtsrahmen für künftige Förderungen auf diesem Gebiet.

Ziel des Programmes ist es, deutsche Werften bei der erstmaligen industriellen Anwendung von innovativen Produkten und Verfahren beim Neubau, Umbau und bei der Reparatur von Handelsschiffen mit Eigenantrieb sowie von Offshore-Strukturen zu unterstützen. Das Programm richtet sich an Schiffbau-, Schiffsreparatur- und Schiffsumbauwerften mit Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland; insbesondere sind kleine und mittlere Unternehmen adressiert, für die besondere Fördersätze gelten.

Der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, hierzu: „Das Programm ergänzt das Förderangebot des „Maritimen Forschungsprogramms“ und trägt dabei den besonderen strukturellen Merkmalen und Herausforderungen der deutschen Schiffbauindustrie Rechnung, die u.a. gekennzeichnet sind durch eine im Vergleich zu anderen Branchen höhere Komplexität von Innovationsvorhaben sowie höhere technische und wirtschaftliche Risiken bei der Markteinführung von Produkt-Verfahrensinnovationen.“

Entlang der strategischen Zielsetzungen der „Maritimen Agenda 2025“ soll die Förderung Anreize für eine verstärkte Innovationstätigkeit

setzen und so dazu beitragen, die Innovationskraft und internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Werftindustrie zu stärken sowie zukunftsfähige Arbeitsplätze im deutschen Schiffbau zu sichern. Weiterhin trägt die Innovationsförderung zu einer Erhöhung der Wertschöpfung in zum Teil strukturschwachen Regionen bei, in denen potenzielle Antragsteller ihre Produktionsstandorte haben.

Für das von den Küstenländern Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern Niedersachsen und Schleswig- Holstein kofinanzierte Programm sind in der Finanzplanung des Bundes Fördermittel in Höhe von 25 Mio. € p.a. (zzgl. Kofinanzierungsmittel der Länder in Höhe von ca. 12,5 Mio. €) vorgesehen.

Die neue Förderrichtlinie tritt am 1. Januar 2018 in Kraft und ist bis zum 31. Dezember 2019 befristet. Die Förderrichtlinie ist heute im Bundesanzeiger veröffentlicht worden und auf der [Internetseite des Bundesanzeiger](#) abrufbar.

Quelle und Foto: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie

FROHE WEIHNACHTEN!



Die Hafenzeitung wünscht allen Lesern, Freunden und Partnern wunderschöne, erholsame und besinnliche Feiertage – und natürlich alles alles Gute und ganz viele Geschenke.