

„GUTE LOGISTIK FÜR LEBENSWERTE INNENSTÄDTE“



Gemeinsames Ziel des Deutschen Städtetages (DST), des Deutschen Städte- und Gemeindebundes (DStGB), des Handelsverbandes Deutschland (HDE) und des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik (BIEK), ist es, lebenswerte Städte und Gemeinden zu erhalten, in denen eine gute Versorgung der Bevölkerung gesichert wird. Dazu müssen Kurier-, Express- und Paket-Verkehre (KEP) stadtverträglich und so effizient wie möglich abgewickelt werden. Um dies mit vereinten Kräften zu realisieren, haben die Spitzenverbände nun eine gemeinsame Absichtserklärung mit konkreten Zielen und Maßnahmen unterzeichnet.

Angesichts großer und weiter steigender KEP-Sendungsmengen, bedingt durch den Zuwachs im Online-Handel und die zunehmende Globalisierung, sind effizienzsteigernde Konzepte nötig, um Innenstädte lebenswert zu halten. Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des DST: „Die Menschen in den Städten wollen nicht noch stärker mit Lärm und Abgasen belastet werden. Gleichzeitig sind Paketzustellungen für das Wirtschaftstreiben in den Städten nötig, denn davon profitieren die Menschen wie auch der Handel. Der Paketverkehr muss möglichst leise und umweltverträglich sein und alle unnötigen Wege vermeiden. Es gilt also, unterschiedliche Interessen und Ansprüche auszugleichen. Deshalb ist es gut, dass Paketlogistik, Handel und Kommunen sich austauschen und gemeinsam verträgliche Lösungen suchen und ausprobieren wollen.“

Der Katalog enthält die Ankündigung, Lieferfahrzeuge nach und nach auf alternative Antriebstechnologien umzustellen und Konzepte zur Verkehrsvermeidung weiter zu entwickeln. Dazu sagt der Hauptgeschäftsführer des DStGB, Dr. Gerd Landsberg: „Das Verkehrsaufkommen durch den Lieferverkehr muss deutlich reduziert werden, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität für Bürgerinnen und Bürger in den Kommunen zu verbessern. Daher begrüßen wir die in der gemeinsamen Vereinbarung verankerte Zusage, dass die KEP-Dienste ihre Stadtverträglichkeit erhöhen und ihre Fahrzeuge auf alternative Antriebe umstellen werden. Zukunftsfähige Logistik für Städte und Gemeinden funktioniert nur im Zusammenwirken von Zustelldiensten und Kommunen.“

Auch innovative Maßnahmen sind Gegenstand der Vereinbarung, wie Mikro-Depots oder die Entzerrung von Verkehrsspitzen durch das Erproben leiser Nachtlieferungen durch speziell hierfür umgebaute Fahrzeuge, worauf HDE-Hauptgeschäftsführer Stefan Genth hinweist: „Lebendige Innenstädte, der Handel und seine Kunden sind auf effiziente Logistik angewiesen. Angesichts des durch den Online-Handel steigenden Lieferverkehrs brauchen wir mehr Mut zu Innovationen, um unsere Stadtzentren auch für die Zukunft als attraktive Orte und Anziehungspunkte zu erhalten. Gemeinsam mit Städten, Kommunen und Logistikern arbeitet der Handel deshalb an Lösungen, die sowohl die pünktliche Lieferung als auch eine hohe Aufenthaltsqualität in den Städten sicherstellen.“

Es ist ein guter Schritt für gelebte Nachhaltigkeit in Kommunen, dass diese die Bedeutung der KEP-Dienstleistungen für die Grundversorgung der Kommunen würdigen. Das berücksichtigt auch der Maßnahmenkatalog für die weitere Optimierung der verkehrspolitischen Maßnahmen in den Städten. Dazu gehört, die Voraussetzungen für Sondernutzungen von Verkehrsflächen für umweltfreundliche Mikro-Depots zu klären oder notwendige zusätzliche Ladezonen zu schaffen, um das Parken in zweiter Reihe zu reduzieren. Dazu Marten Bosselmann, Geschäftsführer des BIEK: „Wir freuen uns über die Unterstützung der kommunalen Spitzenverbände bei verkehrspolitischen Maßnahmen. Dazu zählen das Freihalten und Ausweisen von privilegierten Ladezonen oder in den Städten zu prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen Fußgängerzonen für die Belieferung mit Lastenfahrrädern und Fahrzeugen mit alternativen Antrieben freigegeben werden können. Die Empfehlung an die Städte, einen koordinierenden Ansprechpartner zu schaffen, der in Logistik- und Flächenfragen für die Stadt spricht, wird zudem die Zusammenarbeit mit den KEP-Unternehmen weiter verbessern.“

Zum Memorandum of Understanding „Gute Logistik für lebenswerte Innenstädte“: <http://ow.ly/DjyN30lpJ4n>

Quelle: Bundesverbandes Paket und Expresslogistik (BIEK), Foto: duisport/ Hans Blossey

DÜSSELDORFER TECHNOLOGIE FÜR DEN HOHEN NORDEN



Düsseldorfer Technologie für die Nordlichter: Der erste serienmäßig gefertigte Containertransporter mit Lithium-Ionen-Batterieantrieb ist am HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA) eingetroffen. Ein Schwertransporter hat das 26,5 Tonnen wiegende Automated Guided Vehicle (AGV) am 1. August angeliefert. AGV mit herkömmlichem Antrieb werden schrittweise ersetzt.

Bis Anfang November werden sukzessive 24 weitere dieser umweltfreundlichen Transportfahrzeuge an die HHLA übergeben. In den kommenden Jahren folgen weitere Lieferungen, sodass bis Ende 2022 die knapp 100 AGV umfassende Flotte komplett auf Lithium-Ionen-Batterieantrieb umgestellt sein wird.

Im Vergleich zu den bisher am CTA eingesetzten AGV mit Bleibatterien, zeichnet sich die Lithium-Ionen-Technologie unter anderem durch ihre Schnellladefähigkeit aus: Sie können in rund anderthalb Stunden vollgeladen werden, wiegen nur etwa ein Drittel von herkömmlichen Bleisäure-Batterien und müssen nicht gewartet werden. Durch die Verwendung von Ökostrom transportieren die Batterie-AGV am CTA Container zwischen Schiff und Lager, ohne dabei CO₂, Stickoxid oder Feinstaub zu verursachen. Damit sind sie ein wichtiger Teil der Nachhaltigkeitsaktivitäten der HHLA.

„Wir leisten mit den Lithium-Ionen-AGV einen Beitrag zur Luftreinhaltung in Hamburg“, erklärt CTA-Geschäftsführer Ingo Witte. Und auch betriebswirtschaftlich rechnen sich die umweltfreundlichen Transporter: „Betrachtet man das Verhältnis der eingesetzten Energie zur realen Antriebsleistung, sind sie drei Mal effizienter als ihre dieselbetriebenen Vorgänger.“

Seit Herbst 2016 ist auf dem CTA der Prototyp eines Lithium-Ionen-AGV im Zusammenspiel mit einer automatischen Stromtankstelle im Testeinsatz. Seit 1. August werden nun im Wochenrhythmus serienmäßig gefertigte Lithium-Ionen-AGV vom Konecranes-Werk in Düsseldorf nach Hamburg geliefert. Am CTA ersetzen sie zunächst die erste Generation der Diesel-betriebenen Fahrzeuge, dann die zweite Generation der diesel-elektrischen AGV, und als letztes lösen sie die mit Bleibatterien betriebenen Transporter ab. Die vollständige Umstellung soll bis Ende 2022 vollzogen sein.

Durch den Einsatz der neuen AGV-Generation reduziert die HHLA nach der Umstellung der Flotte den jährlichen Ausstoß von CO₂ um rund 15.500 Tonnen und von Stickoxid um etwa 118 Tonnen. Aber schon in den kommenden Wochen werden die Emissionen am CTA deutlich sinken, da als erstes die Diesel-AGV aus dem Betrieb genommen werden.

Quelle und Foto: Per Schwertransporter wurde das 26,5 Tonnen wiegende Lithium-Ionen-AGV zum Container Terminal Altenwerder gebracht

TAUCKE WIRD CEO DER NAGEL-GROUP



Zum 1. Dezember wird Carsten Taucke neuer CEO der Nagel-Group. Der 53-Jährige bringt umfassendes Know-how in diese verantwortungsvolle Position ein und hatte bereits diverse Führungsaufgaben bei namhaften Unternehmen inne, zuletzt als CEO bei Imperial Logistics International.

„Herr Taucke ist eine erfahrene Führungspersönlichkeit, mit der wir die laufende Weiterentwicklung der Nagel-Group konsequent fortführen möchten“, betont Marion Nagel, Vorsitzende des Verwaltungsrates der Nagel-Group. Björn Schniederkötter, COO und gegenwärtiger Sprecher des Geschäftsführenden Direktoriums der Nagel-Group, wird ab dem 1. Dezember 2018 als Stellvertreter des CEO und als COO fungieren. Weitere Mitglieder der Geschäftsleitung der Nagel-Group sind unverändert Tobias Nagel (CTO), Gerd Neuenstein (CSO) und Joachim Ehlers (CFO). „Die Nagel-Group ist ein spannendes und erfolgsorientiertes Unternehmen. Sie bringt die besten Voraussetzungen mit, um den aktuellen Wandel in der Logistikbranche zu meistern. Ich freue mich, dieses mitgestalten zu können“, so Carsten Taucke.

Die auf Lebensmittellogistik spezialisierte und europaweit agierende Nagel-Group mit Sitz in Versmold beschäftigt an mehr als 130 Stan-

dorten über 12.000 Mitarbeiter in 16 Ländern. Zuletzt erwirtschaftete das Unternehmen einen Umsatz von 1,9 Milliarden Euro. Täglich bewegt die Unternehmensgruppe Lebensmittel in allen Sendungsgrößen und Temperaturklassen. Ob Tiefkühlprodukte, Fleisch, Milchprodukte, Kaffee oder Süßwaren – Tag für Tag trägt die Nagel-Group im Auftrag von Industrie und Handel dazu bei, dass Verbraucher in ganz Europa am Point of Sale die richtige Ware zur richtigen Zeit und in der richtigen Qualität vorfinden. Damit leistet die Nagel-Group einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg ihrer Kunden.

Quelle: Nagel Group

ANHALTENDES WACHSTUM BEIM CONTAINERUMSCHLAG



Der Hafen von Rotterdam hat in den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 einen Umschlag von 232,8 Millionen Tonnen realisiert. Das ist 2,2 % weniger als im ersten Halbjahr 2017.

Das Wachstum des Containerumschlags, einer der strategischen Schwerpunkte des Hafenbetriebs, stieg um 5,9 % (in Tonnen, +6,2 % in TEU) im Vergleich zu den ersten sechs Monaten 2017, einschließlich eines neuen Umschlagrekords im Mai.

Der Marktanteil Rotterdams im Vergleich zu den anderen Häfen in der Hamburg – Le Havre Range stieg im Containerbereich von 30,9 % (Q1 2017) auf 31,2 % (Q1 2018)¹.

Das Wachstum des Containerumschlags konnte jedoch den Rückgang beim Umschlag von nassen und trockenen Massengütern nicht ausgleichen. Der Rückgang bei den Massengütern ist hauptsächlich auf den Umschlag von Kohle, Rohöl und Mineralölprodukten wie Heizöl zurückzuführen. Der Kohleumschlag sank unter anderem durch die Schließung von Kohlekraftwerken, die geringere Energieerzeugung aus noch in Betrieb befindlichen Kraftwerken und die geringere Versorgung der Stahlindustrie mit Koks-kohle. Auffällige Wachstumssegmente waren LNG und Biomasse, die sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mehr als verdoppelt haben.

Die Finanzlage des Hafensbetriebs war im ersten Halbjahr 2018 stabil. Während die vereinnahmten Seehafengebühren leicht zurückgingen, stiegen die Miet- und Pachteinahmen der ausgegebenen Flächen leicht an. Das Ergebnis vor Steuern blieb mit 126,1 Mio. € nahezu unverändert.

Das Nettoergebnis wurde jedoch durch einen einmaligen Ertrag aus der steuerlichen Eröffnungsbilanz, der wiederum aus der Steuerschuld des Hafensbetriebs resultierte, stark verzerrt. Das einmalige positive Ergebnis ist rein buchhalterisch und ist eine direkte Folge der Anwendung von Gesetzen und Verordnungen. Der Hafensbetrieb erhält dadurch keine zusätzlichen Mittel und keinen zusätzlichen Ausgabenspielraum. Im Gegenteil: Wo der Hafensbetrieb bisher keine Körperschaftsteuer zahlen musste, muss dies rückwirkend ab 2017 geschehen. Das einmalige positive Ergebnis auf „Papier“ bedeutet nur, dass der Hafensbetrieb künftig vorübergehend weniger Steuern zahlen muss.

Im Bereich der Energiewende wurden in den letzten sechs Monaten wichtige Fortschritte erzielt. So wurde beispielsweise im niederländischen Parlament ein Klimagesetz verabschiedet. Um die darin formulierten Ziele zu erreichen, wurden für die Industrietafel Rotterdam-Moerdijk mehrere Maßnahmen bestimmt, die den CO₂-Ausstoß um 10 Millionen Tonnen reduzieren könnten. Der Hafensbetrieb nimmt seine Verantwortung nicht ausschließlich auf nationaler Ebene wahr, um einen Beitrag zur notwendigen Energiewende zu leisten. Auch international sucht der Hafensbetrieb Rotterdam die Zusammenarbeit mit anderen Häfen, die in Sachen Nachhaltigkeit und Effizienz führend sein möchten. So arbeitet der Rotterdamer Hafensbetrieb, in Anlehnung an die Empfehlungen des

Berichts Wuppertal 2 mit führenden Häfen der Welt an der Entwicklung eines gemeinsamen Programms zur Effizienzsteigerung, um den Ausstoß von CO₂ zu verringern und den Einsatz von sauberen Kraftstoffen und sauberen Techniken in der Schifffahrt zu fördern.

Die Weltwirtschaft profitiert vom Freihandel und von Maßnahmen zur Förderung des freien Handels. Importzölle und Handelsquoten behindern den Welthandel und sind daher schlecht für die Weltwirtschaft. Die Beziehungen zwischen den großen Handelsregionen der Welt sind derzeit angespannt. Zudem ist ungewiss, ob die Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und dem Vereinigten Königreich zu einem neuen Handelsabkommen nach dem Brexit führen werden. Beide Entwicklungen tragen dazu bei, dass die Perspektiven für weiteres Wachstum im Welthandel unsicher geworden sind. Die Volumenbewegungen im Hafen von Rotterdam scheinen vorerst nicht das Ergebnis der jüngsten handelsbeschränkenden Maßnahmen zu sein, da die Auswirkungen dieser Maßnahmen erst nach einer gewissen Zeit spürbar werden. Der Hafenbetrieb Rotterdam wird die Entwicklungen weiterhin aufmerksam verfolgen.

¹ Die Umschlagszahlen für das zweite Quartal liegen derzeit noch nicht für alle Häfen vor. Daher können noch keine Berechnung zum Marktanteil im ersten Halbjahr 2018 angestellt werden.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

16-JÄHRIGE WIRD FEUERWEHRCHEFIN



Pünktlich zu Beginn der Sommerferien hat ChemCologne die Gewinner der Aktion „Meine Position ist spitze!“ verkündet: Maren Jung, 16-jährige Realschülerin der Theodor-Heuss-Realschule Leverkusen, übernimmt am 25. Juli für einen Tag die Leitung der Werkfeuerwehr im Chempark Krefeld-Uerdingen. Sie löst an diesem Tag Lutz Bartelniewöhner ab.

Bartelniewöhner freut sich über diesen ungewöhnlichen Wechsel: „Nachwuchsförderung ist für uns sehr wichtig! Und diese Aktion ist wie geschaffen dafür, dem Nachwuchs die eigenen Aufgaben vorzustellen.“

Hinter dem außerordentlichen Berufseinblick steht die Aktion „Meine Position ist spitze!“, die in diesem Jahr bereits das vierte Mal unter der Federführung von ChemCologne, dem Netzwerk der chemischen Industrie im Rheinland, umgesetzt wird. Neben Currenta beteiligen sich von Mitte Juli bis Anfang November die Mitgliedsunternehmen AkzoNobel, Evonik, InfraServ Knapsack, Lanxess, die Rhein-Erft-Akademie und Shell.

Der Chempark-Manager und -Betreiber Currenta bietet neben der Stelle des Werkfeuerwehrleiters in Krefeld-Uerdingen noch den Job als Leiter der Sonderabfallverbrennung in Leverkusen und die Leitung der Berufsausbildung in Dormagen an. Bis Mitte Juni konnten sich Schülerinnen und Schüler ab dem 16. Lebensjahr auf die unterschiedlichen Positionen bewerben.

Folgende Kandidatinnen und Kandidaten wurden ausgewählt:

- Natalya-Maria Chetverova aus Köln, Leiterin Forschung und Entwicklung bei Evonik am 18. Juli 2018
- Maren Jung aus Leverkusen, Leiterin Werkfeuerwehr bei Currenta am 25. Juli 2018
- Sally Lin aus Köln, Leiterin Sonderabfallverbrennungsanlage bei Currenta am 26. Juli 2018
- Tibor Warschun aus Aachen, Leiter Online-Analytik und Labor bei der Shell Rheinland Raffinerie am 1. August 2018
- Liv Marit Frey aus Köln, Globale Leiterin Kunststoffadditive bei LANXESS in Köln/Leverkusen am 7. August 2018
- Gala Gottschalg aus Düsseldorf, Werkleiterin bei AkzoNobel am 22. Juli 2018
- Jonas Boos aus Straelen, Geschäftsführer bei Rhein-Erft-Akademie am 27. August 2018
- Matthias Schmickler aus Bergisch-Gladbach, Leiter Berufsausbildung bei Currenta am 26. Juli 2018
- Niklas Lambert aus Dormagen, Leiter Prozess- und Verfahrenstechnik bei InfraServ Knapsack am 18. Oktober 2018

Quelle und Foto: ChemCologne

ROTTERDAMER HAFEN STARTET PILOTPROJEKT MIT BUNKER-APP



Der Rotterdamer Hafen ist der größte Bunkerhafen Europas. Um die

Bunkerung (Übernahme von Brennstoffen durch Schiffe) im Rotterdamer Hafen noch effizienter, transparenter und zuverlässiger zu gestalten, startet der Hafenbetrieb Rotterdam gemeinsam mit den beteiligten Unternehmen einen Pilotversuch zur Digital-Anmeldung von Bunkerungen.

Die Online-Anmeldung soll zu gegebener Zeit die Meldung per Schiffsfunk ersetzen. Das Projekt ist der erste Schritt zu einem völlig papierlosen Bunkern, bei dem sich die Hafenbehörde dafür einsetzt, das Bunkern effizienter zu gestalten.

Im Rotterdamer Hafen sind die Bunkerbetriebe verpflichtet, vor jeder Bunkerung der Hafenaufsichtsbehörde Meldung zu erstatten. Momentan erfolgt diese Anmeldung per Schiffsfunk. Jährlich werden rund 20.000 Bunkerungen durchgeführt, die mit ebenso vielen Schiffsfunkgesprächen verbunden sind, deren Daten manuell in die Systeme eingegeben werden müssen. Durch die Online-Anmeldung werden diese Prozesse größtenteils automatisiert, was die Effizienz der Arbeit erhöht und die Fehleranfälligkeit verringert. Dadurch erhöht sich die Zuverlässigkeit des Datenbestands. Dies ist von großer Bedeutung, da der Hafenbetrieb Rotterdam als einer der wenigen Häfen der Welt **Bunkerstatistiken veröffentlicht**. Darüber hinaus bietet die Bunker-App eine Schnittstelle zum „integrierten einzigen Fenster im Seeverkehrsbereich“ (Maritime Single Window) der Zollbehörden, wodurch die Bunkerbetriebe nur noch ein- statt wie bisher zweimal Meldung zu erstatten brauchen. Auch dies kommt der Effektivität zugute.

Der Hafenbetrieb startet den Versuch mit VT Group, Unibarge, Titan LNG, FTS Hoftrans und Transnational Blenders. Natürlich können sich auch andere Bunkerbetriebe gern an dem Versuch beteiligen.

Der Rotterdamer Hafen gehört zu den drei größten Bunkerhäfen der Welt. Jährlich werden hier 10 Millionen Kubikmeter Treibstoffe für die Schifffahrt in Rotterdam geliefert. In Rotterdam sind alle Treibstoffe in großem Umfang verfügbar, vom Heizöl bis hin zu Biokraftstoffen. Darüber hinaus ist der Rotterdamer Hafen einer der ersten Häfen Europas, in denen LNG (Flüssiggas) gebunkert werden kann.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

HGK MIT REKORDERGEBNIS IM GESCHÄFTSJAHR 2017



Die Häfen und Güterverkehr Köln AG kann ein hervorragendes Geschäftsjahr 2017 bilanzieren: Mit einem Rekordergebnis von 8,5 Millionen Euro konnte der Gewinn im Vergleich zum Vorjahr noch einmal gesteigert werden, obwohl Schienengüterverkehr und Binnenschifffahrt nach wie vor Wettbewerbsnachteile gegenüber dem Straßen-Güterverkehr beklagen.

„Im abgelaufenen Jahr war die Häfen und Güterverkehr Köln AG erneut sehr erfolgreich. Mit dem erwirtschafteten Ergebnis in Höhe von 8,5 Millionen Euro können wir außerordentlich zufrieden sein. Die HGK liefert damit einen spürbaren Beitrag zum Haushalt der Stadt Köln“, erläutert Uwe Wedig, Vorsitzender des Vorstands der HGK AG.

Wedig erklärt, dass „zu dem hervorragenden Ergebnis unsere Tochtergesellschaften und unser Immobiliengeschäft gleichermaßen beigetragen haben“. Die HGK AG hat in den zurückliegenden Jahren ihre Schwerpunkte im Logistik-Sektor ausgebaut und übernimmt bei ihren Tochter- und Beteiligungsunternehmen verstärkt die Aufgaben einer administrativen Holding.

So konnte im operativen Geschäft die 100-prozentige HGK-Tochter neska den konventionellen Umschlag und Transport von Gütern auf 10,7 Millio-

nen Tonnen deutlich steigern (Vorjahr 6,7 Millionen Tonnen). Das von der neska-Gruppe umgeschlagene und transportierte Containeraufkommen blieb auf dem Vorjahrsniveau.

Aufgrund einer lang anhaltenden Niedrigwasserphase musste die HTAG Häfen und Transport AG, ebenfalls eine 100-prozentige Tochter der HGK, einen Rückgang des Transportaufkommens um 5,4 Prozent auf 9,9 Millionen Tonnen und der Umschlagleistung auf 2,35 Millionen Tonnen (- 9,5 Prozent) im Vergleich zum Vorjahr hinnehmen.

Die RheinCargo, das Gemeinschaftsunternehmen der HGK und der Neuss Düsseldorf Häfen, konnte den Umschlag in den sieben betriebenen Rheinhäfen um 1,0 Prozent auf 28 Millionen Tonnen steigern. Aufgrund der schwierigen Wettbewerbsbedingungen für die Schiene und durch die scharfe Konkurrenz durch den LKW ging die Transportmenge im Bereich Eisenbahn der RheinCargo zwar zurück, lag aber mit 19 Millionen Tonnen über Plan. Das Gesamtvolumen der in den Häfen und auf der Schiene bewegten Güter betrug im vergangenen Jahr 47,2 Millionen Tonnen.

Im Geschäftsjahr 2017 stiegen die Erlöse aus dem nicht hafenauffinen Vermietungsgeschäft der HGK um 3,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Auf die HGK-Gruppe warten 2018 und in den nächsten Jahren vielfältige Herausforderungen. „Knappe Ressourcen, Digitalisierung, Klimaveränderungen, zunehmende Normen und Reglements machen den Unternehmen unserer Branche zu schaffen. Die HGK-Gruppe wird den anspruchsvollen Aufgaben mit belastbaren Konzepten begegnen. Mit der Verlagerung von Verkehren von LKW auf Bahn und Schiff leisten wir einen effizienten und umweltfreundlichen Beitrag. Gerade in Zeiten, in denen über Dieselfahrverbote diskutiert wird, bietet die HGK über ihre Töchter und Beteiligungen zeitgemäße Alternativen zum Straßenverkehr an“, betont Wedig.

Quelle und Foto: HGK

ROTTERDAMS GRÖßTES

DISTRIBUTIONSZENTRUM



Nippon Express Nederland, W.P. Carey Inc. und der Hafenbetrieb Rotterdam haben einen Vertrag über die Entwicklung des größten Distributionszentrums in Rotterdam geschlossen.

Durch die Erweiterung des von Nippon Express gemieteten „Lagers“ um ca. 32.600 m² Fläche erreicht das Logistikzentrum auf der Maasvlakte als erstes im Rotterdamer Hafen eine Fläche von über 100.000 m².

Nippon Express Nederland ist schon seit Ende der Siebzigerjahre als Logistikdienstleister im Rotterdamer Hafen tätig. Seit Anfang 2015 mietet das Unternehmen ein XXL-Lager auf der Maasvlakte im Umfang von 70.000 m²; Eigentümer ist das Unternehmen W.P. Carey, das in Logistikimmobilien investiert. Hier erfolgt unter anderem die Distribution von Produkten für Canon.

Die nun vorgesehene Erweiterung beträgt 31.487 m² Lagerfläche und 1.130 m² Bürofläche. Insgesamt erreicht das Distributionszentrum damit eine Fläche von 103.951 m² und ist somit das größte Lager von Rotterdam und das zweitgrößte der Niederlande.

„Wir sind sehr erfreut, dass W.P. Carey und Nippon Express Nederland erneut in ihre Anlagen in Rotterdam investieren“, so Danny Levenswaard, Manager Distribution & Warehousing beim Hafenbetrieb Rotterdam. „Damit wird die Position der Maasvlakte als Logistikkreuzung unterstrichen.“

In den letzten Monaten ist eine hohe Nachfrage nach Logistikimmobilien

im Rotterdamer Hafen zu verzeichnen. In Anbetracht dessen beschloss man beim Hafenbetrieb dieses Jahr, weitere 100 ha Land auf der Maasvlakte 2 als Distributionspark auszuweisen. Dieser „Distripark Maasvlakte West“ ist derzeit der einzig verfügbare „Greenfield“-Standort im Rotterdamer Hafen.

Quelle und Grafik: Port of Rotterdam

INNOVATIVE IDEEN FÜR UMWELT- UND KLIMASCHUTZ



Der Lieferverkehr in den Städten nimmt weiter zu und belastet die Umwelt. Lastenräder, Elektrofahrzeuge und kleine dezentrale Logistikstandorte können daher einen wichtigen Beitrag zu mehr Umwelt- und Klimaschutz in der Stadt leisten.

Um solche Beispiele bekannt zu machen und neue innovative Ideen anzustoßen, hat das Bundesumweltministerium jetzt gemeinsam mit dem Umweltbundesamt den Bundeswettbewerb „Nachhaltige urbane Logistik“ gestartet.

Bundesumweltministerin Svenja Schulze: „Aktiver Klimaschutz und eine bessere Lebensqualität sind zwei wichtige Aufgaben für die Städte. Mit

der Förderung von Elektro-Lieferwagen im Sofortprogramm Saubere Luft unterstützen wir die Kommunen bereits bei diesen Aufgaben. Mit dem Bundeswettbewerb zur urbanen Logistik wollen wir darüber hinaus neue Potenziale entdecken für eine Verkehrswende in der städtischen Logistik.“

Die Präsidentin des Umweltbundesamtes, Maria Krautzberger: „Lieferfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren verursachen klima- und gesundheitsschädliche Emissionen. Es wird Zeit, dass wir konsequent nach Lösungen für dieses Problem suchen. Wir freuen uns daher auf viele gute Ideen und Projekte, die dabei helfen, den urbanen Raum langfristig umweltverträglich mit Waren und Gütern zu versorgen.“

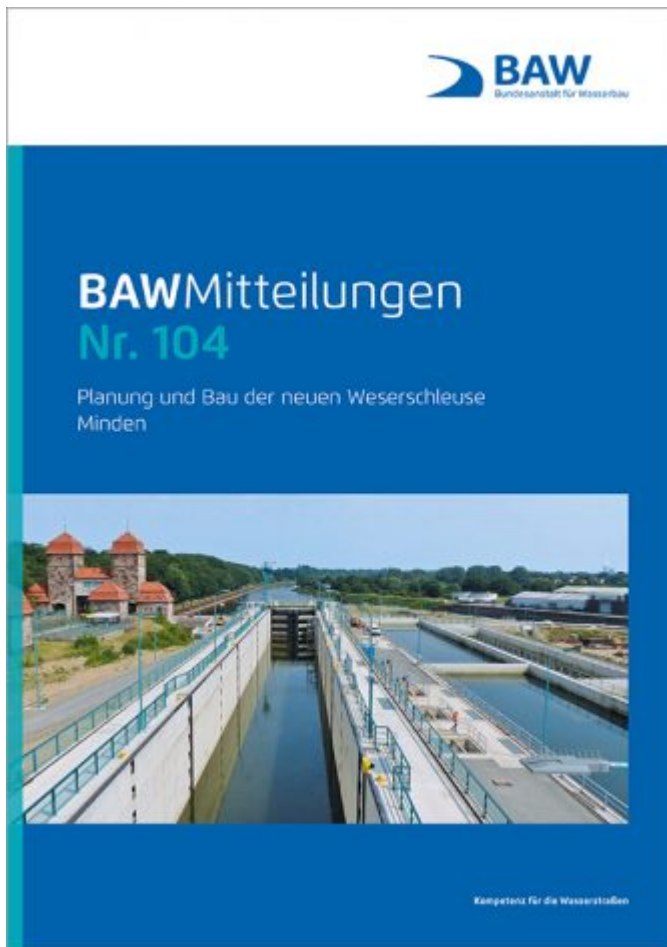
Fast ein Fünftel der innerstädtischen verkehrsbedingten NO₂-Emissionen stammt aus Nutzfahrzeugen, von denen viele für die Belieferung von Bewohnern, Geschäften und Unternehmen im Einsatz sind. Neben den gesundheitsschädlichen Emissionen belastet der Lieferverkehr die Städte auch durch Lärm und verursacht Treibhausgasemissionen. Der Bundeswettbewerb „Nachhaltige urbane Logistik“ soll dazu beitragen, diese schädlichen Emissionen zu verringern und Umwelt- und Klimaschutz in den städtischen Verkehr zu bringen.

Teilnehmen können Unternehmen, Hochschulen und Kommunen mit bereits laufenden oder realisierten Projekten oder mit Konzepten, die noch auf ihre Umsetzung warten. Wichtig ist, dass die Projekte oder Konzepte im Bereich der urbanen Logistik einen messbaren Beitrag zum Klimaschutz leisten, die Emissionen vor Ort senken und gleichzeitig auch sozial und wirtschaftlich nachhaltig sind.

Einreichungsschluss ist am 15. Juli 2018. Ein Preisgeld in Höhe von 70.000 Euro wird auf die Gewinnerprojekte verteilt. Eine Jury aus Expertinnen und Experten entscheidet darüber, welche Bewerbungen Ende des Jahres als Sieger gekürt werden.

Quelle: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Umweltbundesamt, Foto: HHM

PUBLIKATION ZUM NEUBAU DER
WESERSCHLEUSE MINDEN



Nach siebenjähriger Bauzeit wurde die neue Weserschleuse Minden am 18. August 2017 in einem feierlichen Festakt für den Verkehr freigegeben. Die Schleuse verbindet die Weser und den Mittellandkanal und dient als Ersatz für die Schachtschleuse Minden aus dem Jahr 1914. Die neue Schleuse kann von modernen Großmotorschiffen passiert werden. Damit ist ein gravierender Engpass im deutschen und europäischen Wasserstraßennetz beseitigt.

Die Randbedingungen für den vom Neubauamt für den Ausbau des Mittellandkanals (NBA) Hannover geplanten Schleusenneubau waren sehr komplex: Der reibungslose Betrieb der in unmittelbarer Nähe liegenden Schachtschleuse war durchgehend zu gewährleisten. Aus den anliegenden Betriebs- und Hafenumflächen sowie der großen Fallhöhe von 13,3 m ergaben sich zudem geometrische Zwangspunkte. Trotz des eingeschränkten Platzangebots war das neue Bauwerk so zu planen, dass es allen Anforderungen an einen sicheren und wirtschaftlichen Betrieb genügt. Das

Beispiel der neuen Weserschleuse zeigt, dass bei wasserbaulichen Großprojekten stets besondere Randbedingungen zu beachten sind und es mithin keine Lösungen „von der Stange“ gibt.

Ein komplexes Bauwerk wie die neue Weserschleuse Minden setzt ein reibungsloses Zusammenspiel von Bauherr, Planern, ausführenden Firmen und Fachgutachtern voraus, und dies sowohl in der Planungsphase als auch in der Ausführungsphase.

In diesem Verbund kommt der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW) in ihrer Funktion als technisch-wissenschaftlicher Berater und Gutachter mit umfassender Expertise auf dem Gebiet des Verkehrswasserbaus eine besondere Rolle zu: Für das Einlaufbauwerk und für das Füll- und Entleersystem der neuen Schleuse wurden mit Hilfe gegenständlicher und numerischer Modelle hydraulisch effektive und platzsparende Bauweisen entwickelt. Der Baugrund war zu erkunden. Darauf aufbauend wurden Konzepte für die Gründung der Schleuse, für die tiefe Baugrube mit Wasserhaltung und für das Monitoringsystem für die geotechnische Überwachung entworfen. Für die verschiedenen Bauphasen musste die Standsicherheit der alten Schachtschleuse nachgewiesen werden. Während des Baus wurden die Messergebnisse für die Baugrube und für die Schachtschleuse bewertet. Mit Hilfe umfangreicher Eignungsuntersuchungen musste für den Neubau eine auf den Einzelfall angepasste Betontechnologie entwickelt werden. Nicht zuletzt waren architektonische Gestaltungsfragen zu klären. Es ist gelungen, die Besonderheiten der unter Denkmalschutz stehenden Schachtschleuse aufzunehmen und damit Alt und Neu in geeigneter Weise zu verbinden.

„Mit den einzelnen Beiträgen zu dieser Dokumentation stellen wir dar, warum und auf welchem Weg wir zu den jeweiligen technischen Lösungen gekommen sind. Damit geben wir auch einen Einblick in unsere Arbeitsweisen, Methoden und Verfahren, die durch angewandte Forschung und Entwicklung ständig verbessert und erweitert werden“, sagte der Leiter der Bundesanstalt für Wasserbau, Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzelmann.

Ergänzt wird die Dokumentation durch Beiträge des Bauherrn der Schleuse, das NBA Hannover, und des Anlagenbetreibers, das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Minden. „Die gemeinsame Dokumentation in Form der BAWMitteilungen Nr. 104 ist auch ein Zeichen für die langjährige und vertrauensvolle Zusammenarbeit beim Neubau der Weserschleuse Minden“,

so Heinzelmann.

Quelle und Foto: Bundesanstalt für Wasserbau (BAW)