

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.“

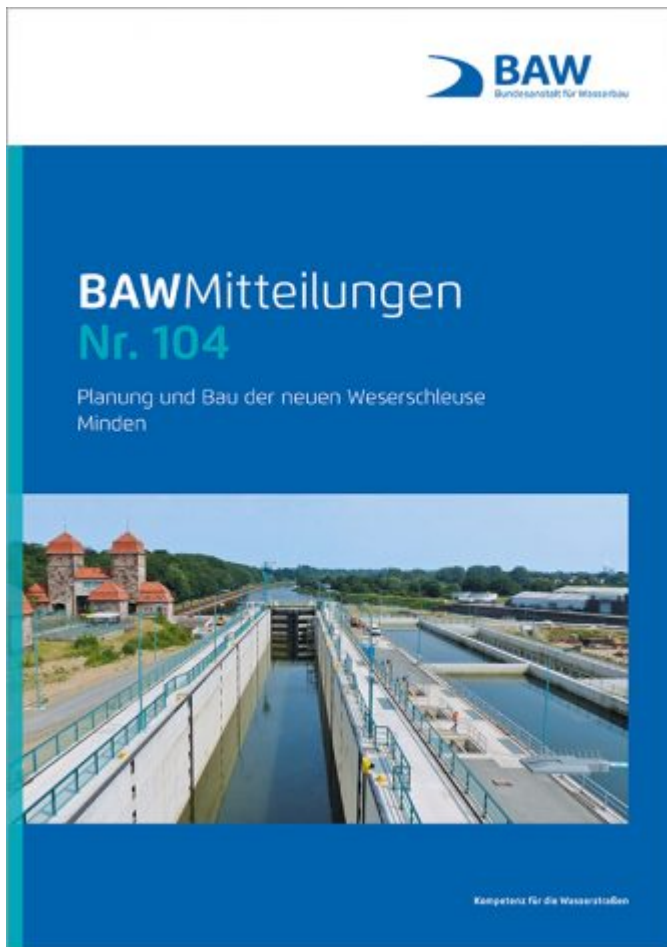
Fast ein Fünftel der innerstädtischen verkehrsbedingten NO₂-Emissionen stammt aus Nutzfahrzeugen, von denen viele für die Belieferung von Bewohnern, Geschäften und Unternehmen im Einsatz sind. Neben den gesundheitsschädlichen Emissionen belastet der Lieferverkehr die Städte auch durch Lärm und verursacht 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 Heinzelmänn.

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)

STARTPORT HAT DIE ERSTEN FÜNF TEAMS AN BORD



Die fünf Logistik-Teams Aindex.Ruhr, Cargo-Bay, DepotCity, Freightpilot und Shippion arbeiten seit März im Startup-Programm. Die Jungunternehmer haben jetzt rund ein Jahr Zeit, um aus ihren innovativen Ideen marktreife Logistik-Produkte oder -Services zu entwickeln. In Kürze nutzen Mitarbeiter des Klöckner & Co Startups XOM Co-Working-Arbeitsplätze im startport.

Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, und Initiator des Projekts: „Wir gehen einen wichtigen Schritt in Richtung Digitalisierung. Die Nachfrage zeigt, dass unser Konzept aufgeht. Allerdings brauchen wir Beharrlichkeit und einen langen Atem, denn das Projekt ist kein Sprint, sondern ein Marathon.“

Die Gründerteams sind für zwölf Monate – unterstützt von einem Team der Duisburger Hafen AG – auf eine Etage in die Werhahnmühle im Duisburger Innenhafen eingezogen. Regelmäßig informieren die Teams nun

über ihre Ergebnisse – und werden dabei intensiv von Partnerunternehmen und Mentoren gecoacht.

Auf diesem Weg sollen die Startups ihre Ideen in Duisburg zur Marktreife entwickeln. Bis Ende 2018 sollen weitere Teams in die Werhahnmühle einziehen. „Wir erwarten Einsatzwillen und Erfolgsorientierung. Unsere Förderung orientiert sich am Leistungsprinzip. Es reicht nicht, eine gute Idee zu haben, man muss auch an der Umsetzung arbeiten. Bislang sind wir sehr zufrieden, denn unsere Teams sind hochmotiviert“, so Staake.

Die Innovationsplattform startport richtet sich auch gezielt an gründungswillige Studenten und Hochschulabsolventen. Die Gründer-Teams werden von duisport sowie Logistik-Profis der startport Exklusivpartner Evonik, Klöckner & Co, Initiativkreis Ruhr beraten.

Als Technologiepartner sind nun Cisco, weltweit Marktführer in den Bereichen IT und Netzwerk, und das IT-Systemhaus Bechtle bei startport eingestiegen. „Die tatkräftige Unterstützung namhafter Unternehmen aus der Industrie zeigt uns, dass wir mit unserer startport-Idee, Startups und Wirtschaft zusammenzubringen, richtig liegen“, so Staake.

Weitere Hilfestellung leisten Netzwerk-/Workshop-Partner wie das Fraunhofer IML, die Universität Duisburg-Essen, das Zentrum für Logistik und Verkehr, das Netzwerk DIALogistik Duisburg, die Unternehmensberatung Roland Berger, die Werbeagentur dws, Wirtschaftsprüfer von Ernst & Young, Steuerberater von PKF, die Deutsche Bank, IDE (Kompetenzzentrum für Innovation und Unternehmensgründung an der Universität Duisburg Essen), Instafreight, Digital Hub Logistics, Rechtsanwälte von Taylor Wessing und die Hochschule Rhein-Waal.

Die ersten Startups im startport sind Experten für digitale Big-Data-Anwendungen. Die Jungunternehmen befinden sich in unterschiedlichen Entwicklungsstadien. Sie nutzen die attraktive Arbeitsumgebung in der Werhahnmühle, die kostenlose IT-Infrastruktur und haben engen Kontakt zu Führungskräften, Entwicklern und Logistikexperten der Duisburger Hafen AG. Weitere Partner sollen hinzukommen. Erste Gespräche verlaufen vielversprechend. Die Betreuung wird durch eine engere Vernetzung mit der Startup-Szene und den Logistik-Firmen der Umgebung sowie durch weitere beratende personelle Unterstützung bei Themen wie Wohnungssuche, Kundenakquise und Öffentlichkeitsarbeit ständig optimiert.

Aindex.Ruhr arbeitet an der Entwicklung einer App, die ihre Nutzer zum optimalen Standort lotsen soll. Dadurch soll die Suche nach der perfekten Wohnung oder des perfekten Gewerbestandortes für den User im Ruhrgebiet und später in anderen Ballungsräumen erleichtert werden. Dabei kann der Kunde selbst seine Prioritäten bestimmen. Die Gründer von Aindex haben bereits erste Meriten verdient: Sie sind Gewinner des „#Nextlevelruhr-Hackathon“ Preises der RAG Stiftung. <http://aindex.ruhr/>

Cargo-Bay verbessert die Distribution von Waren von Industrie, Handels- und Logistikunternehmen und liefert innovative Informations-, Steuerungs- und Kontrollmöglichkeiten. Das Unternehmen bietet über 1.000 geprüfte Speditionen in verschiedenen Regionen über seine Plattform an. So können Frachtpreise unterschiedlicher Anbieter von Kunden komfortabel geprüft und verglichen werden. Einheitliche Eingabemasken erleichtern Arbeitsprozesse und reduzieren Fehler. Bereits heute hat Cargo-Bay mehr als 1.100 Kunden. <https://cargo-bay.de/>

DepotCity digitalisiert Lagerlogistik und macht Lagerraum und Fulfillment so einfach buchbar wie ein Hotel. Diese Plattform bietet Profis und Laien gleichermaßen die Möglichkeit, professionelle E-Commerce-Logistik einzukaufen. Von der Lagerhaltung, Verpackung, Frankierung bis hin zu Versand, Rechnungsstellung und Mahnwesen ist alles buchbar und kann transparent verfolgt werden. Die Plattform bringt Lagersuchende und Lagerhalter zusammen. Sie erleichtert es den Lagerraumanbietern attraktive Zusatzgeschäfte zu generieren. <https://depotcity.de/>

Freightpilot holt durch die eigens entwickelte Software-Plattform die Speditionstouren-Planung in eine Cloud. Unternehmen, die aktuell mit einer eigenen, teuren oder ineffizienten Tourenplanung arbeiten, können diese nun kostengünstig für eine monatliche Gebühr auslagern. Die Plattform bietet eine vollautomatische Tourenplanung über die Grenzen der einzelnen Versender hinweg. So können sich beispielsweise zwei Unternehmen, die den gleichen Kunden beliefern, nun die Fahrt zu diesem teilen. Die Software-Lösung erstellt mit Hilfe künstlicher Intelligenz vollautomatisch einen Tourenplan und gibt diesen direkt an die Lieferanten weiter. So werden Synergieeffekte für alle Beteiligten geschaffen. Dadurch sinken das Verkehrsaufkommen sowie die Fahrtzeit von Lkws und Transportfahrzeugen. <https://www.freightpilot.de/de/platform>

Shippion bringt Transparenz in den Frachtmarkt. Bisher läuft es so:

Große Frachtunternehmen schreiben Angebote aus, kleinere müssen für jede Fracht zahlreiche Spediteure anfragen. Zusätzlich fehlt ein einheitliches, effizientes und schnelles Rechnungssystem. Das steigert die Kosten und schmälert den Gewinn. Shippion möchte die Verschiffung von Fracht grundlegend vereinfachen und einen automatisierenden Marktplatz bieten. Shippion automatisiert Frachtkalkulationsprozesse und vereinfacht den Frachtversand für die Exporteure und die Logistikdienstleister. <http://www.shippion.com/>

Quelle: duisport, Foto: duisport/krischerfotografie, Vorsitzender des Vorstands der Duisburger Hafen AG Erich Staake im Dialog mit den Startups Aindex.Ruhr, Cargo-Bay, DepotCity, Freightpilot, Shippion

DANK UND LOB FÜR ZWEI STRATEGEN DER LOGISTIK



Sie haben nicht nur Hafen-Geschichte geschrieben: Seit Monatsbeginn können Rainer Schäfer und Ulrich Gross den Ruhestand genießen. Verbunden mit Lob, Anerkennung und Dank vor Menschen, die in den vergangenen Jahren mit ihnen zu tun hatten.

Die Entwicklung der Neuss Düsseldorfer Häfen seit dem Startschuss der Gesellschaft 2003 ist eine eindrucksvolle Erfolgsgeschichte, meint Jür-

gen Steinmetz, Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein. Dazu hätten die beiden Geschäftsführer maßgeblich beigetragen. „Das Duo hat aus den ursprünglich öffentlichen Hafenerbetrieben prosperierende Logistik-Hot-Spots gemacht, die wesentlich zu Wachstum und Wohlstand in unserer Region beitragen. Mit ihrer Tatkraft haben die Beiden nicht nur ihr Unternehmen vorangebracht, sondern sich auch unermüdlich ehrenamtlich in Gremien wie die IHK-Vollversammlung für den Standort Niederrhein eingesetzt. Dafür danke ich ihnen.“



„Der Hafenmeister geht an Land“, würdigt Gregor Berghausen, Hauptgeschäftsführer der IHK Düsseldorf, vor allem Rainer Schäfer. Sein Name werde für die IHK Düsseldorf stets verbunden bleiben mit dem Zusammenschluss der Neuss Düsseldorf Häfen (NDH) und der Gründung der RheinCargo als Gegenpol zum Duisburger Hafen. „Die Neuausrichtung der Hafenerwirtschaft zwischen Krefeld und Köln trägt seine Handschrift. Ferner bleibt uns Schäfers unermüdlicher Einsatz für die Belange der Hafenerwirtschaft lebhaft in Erinnerung, der gemeinsam mit dem Verein zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen des Düsseldorf Hafens e. V. zur Hafenervereinbarung in Düsseldorf geführt hat.“

Der Geschäftsführer erklärt, dass für Schäfer für die IHK Düsseldorf immer „Mister NDH“ gewesen sei, „der sich in unseren Gremien, der Vollversammlung und als stellvertretender Vorsitzender des Verkehrsausschusses, ambitioniert und ehrenamtlich engagiert hat. Wir schätzen ihn ganz besonders als fachkundigen Ansprechpartner nicht nur bei hafenerwirtschaftlichen Themen, sondern als Unternehmer, der sowohl die Entwicklungen in Düsseldorf im Auge behält als auch einen Blick

für das große Ganze hat. Er war stets ein eloquenter und offener Diskussionspartner gegenüber Politik und Verwaltung. Jedes Treffen in seinem Büro oder am Hafenbecken konnte zum beeindruckenden Erlebnis werden, wenn er sich die Zeit nahm, um aus vollem Herzen über die Zukunftsaussichten der Neuss Düsseldorfer Häfen zu sprechen. Landeshauptstadt, Wirtschaft und Logistik verdanken ihm in Sachen Bedeutung und Nutzung der Wasserstraße Rhein für den Wirtschaftsstandort Düsseldorf viel – und so wünschen wir ihm für die Zukunft immer ‚eine Handbreit Wasser unterm Kiel‘.“



Neben der unbestritten enormen fachlichen Kompetenz war es eben die persönliche Art der beiden Geschäftsführer, die auch MR Hans Martin Müller, Leiter des Referats II A 6 „Intermodaler Güterverkehr und Häfen, Schifffahrt, Logistik“ im Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen beeindruckt. „Die mir – als dem für Häfen und Logistik verantwortlichen Landesbeamten – zuge dachte Würdigung der Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH), Rainer Schäfer und Ulrich Gross, allein aus der Sicht des in diesen Bereichen führenden Landes Nordrhein-Westfalen vorzunehmen, würde ohne Einbeziehung der auf der gemeinsamen 15-jährigen beruflichen Wegstrecke gewonnenen Impressionen im mitmenschlichen, persönlichen Umgang zu kurz greifen. Daher ist es mir zugleich ein ausgesprochenes Bedürfnis, meinen beruflichen Weggefährten mit einigen begleitenden Anmerkungen ‚auf Wiedersehen‘ zu sagen.

Ausgehend vom wegweisenden und namensgebenden Zusammenschluss der gegenüberliegenden Neusser und Düsseldorfer Häfen zu den Neuss Düsseldor-

fer Häfen fällt in die genannte Zeit auch die Gründung der RheinCargo, der institutionalisiert Ausdruck einer Zusammenarbeit der NDH mit der Häfen und Güterverkehr Köln, und schließlich die Partnerschaft mit dem Hafen Krefeld. All dies steht im Einklang mit den drei nordrhein-westfälischen Hafen- und Logistikkonzepten, die Kooperationen in ihren vielfältigen Formen als zukunftsgerichtete Maßnahmen hervorheben. Andere, sich ebenfalls in diesen Konzepten wiederfindende Wege, ließen sich nennen, die die Geschäftsführer der NDH mutig und schließlich erfolgreich beschritten haben, ohne dass das Land eine Urhebererschaft dafür reklamieren will. Doch Konzepte und operatives Tun bedingen sich zumeist gegenseitig.

Erfolge zeitigten auch und besonders der in der Verantwortung der beiden Herren fortgesetzte und in verschiedener Weise katalysierte Funktionswandel des Hafens bzw. seiner ihm verbundenen Komplexe: weg vom reinen Infrastrukturvorhalter mit traditionellem Umschlagschwerpunkt hin zu einem leistungsfähigen, multimodal ausgerüsteten Standort mit einer Vielzahl hafenauffinen Gewerbes und Industrie sowie wertschöpfender Logistik, die gelungen ineinandergreifen und voneinander profitieren. Zu Recht versteht sich die NDH als ‚Partner in der Logistikkette‘, als wichtiger ‚strategischer Partner‘ der Seehäfen der Westrange.



Zu diesem Wandel fielen mir zwei Beiträge in rechtswissenschaftlich renommierten Fachorganen des früheren Oberstadtdirektors von Neuss, Herrn Josef Nagel, aus den 50iger Jahren über die ‚Häfen‘ und die ‚Die niederrheinische Hafenwirtschaft‘ auf, in denen er die zuvor umrissene Entwicklung bereits in Ansätzen vorgezeichnet hat. Seine dort bereits

vorangestellte Feststellung, dass die Hafenwirtschaft ‚bedeutende wirtschaftliche und technische Funktionen zu erfüllen‘ hat, sollte heute Allgemeingut sein, scheint aber im Tagesgeschäfts bisweilen in den Hintergrund zu geraten. Gerade hier haben aber die beiden Geschäftsführer geschickt Linie zu halten versucht, dabei auch den Kommunikationsprozess mit dem schlagwortartig bezeichneten Themenfeld ‚Städtebau versus originäre Hafennutzung‘ mit den betroffenen kommunalen Akteuren nicht gescheut. Sicher werden sie die erwähnte Bedeutung des Hafens für die Wirtschaft im Blick gehabt haben, vor allem dass eine leistungsfähige Hafenwirtschaft die Region nachhaltig stärkt.

Doch auch das Land wurde bei allen über den Umkreis hinausgreifenden Maßnahmen der Hafengesellschaft ‚mitgenommen‘, wie Herr Schäfer es treffend auszudrücken wusste. Obwohl Nordrhein-Westfalen keine Anteile an der kommunalen Hafengesellschaft hält, wurde es hier so verstanden, dass die NDH als öffentliches Unternehmen im Gemeinwohlauftrag wirkt, der weit über die örtlichen Belange hinausgreift und damit Landesbelange betreffen kann.

Nach allgemeiner Wahrnehmung waren für die Geschäftsführer bei allen betriebswirtschaftlich notwendigen Erwägungen die ihnen immer gegenwärtigen verkehrspolitischen und übergreifenden Mobilitätsgesichtspunkte nicht nachrangig. Nicht zuletzt das von Herrn Schäfer übernommene Amt des Präsidenten des BÖB ließ diese Aspekte immer wieder auch in unserem Hause virulent werden. Er verstand es großartig, die strategischen Überlegungen nicht auf einer Metaebene zu belassen, sondern sie aktiv und überzeugend in den politischen Raum mit den gewünschten Effekten einzubringen, ohne sich dem Verdacht eines lediglich interessengeleiteten Tuns auszusetzen. Auch im Geschäftsleben entfaltete sich diese Haltung und bedingte nachhaltige und zukunftsgerichtete Maßnahmen, die sich letztlich auch pekuniär niederschlagen. Es wird niemand wundern, wenn angesichts dessen der oft gesuchte, da geschätzte Rat beider Geschäftsführer auch zukünftig willkommen sein wird.

Abschließend kann ich nicht umhin, den mir von den Geschäftsführern zuteil gewordenen äußerst angenehmen zwischenmenschlichen und fairen Umgang hervorzuheben, auch wenn bisweilen gegensätzliche Standpunkte aufeinander trafen.

Schließen will ich mit den besten Wünschen an die beiden Herren für

,die Zeit danach'. Es werde eine gute Zeit bei viel Gesundheit! Alles Gute, Herr Schäfer und Herr Gross!“



Klaus Karl Kaster, engagierter Historiker und Heimatfreund, aber von 2009 bis 2014 auch Aufsichtsrat der Neuss Düsseldorf Häfen, lobt Gross und Schäfer als „Strategen der Logistik“ und meint: „Nach dem Zusammenschluss der Häfen von Neuss und Düsseldorf standen mit Ulrich Gross und Rainer Schäfer zur richtigen Zeit die richtigen Logistik-Strategen auf der Kommandobrücke der Schifffahrt am Rhein zwischen Köln und Krefeld. Lokal wie international ausgerichtet schufen beide ein logistisches Netzwerk von hohem Rang. Angepasst an die dynamische wirtschaftliche Entwicklung der letzten Jahrzehnte verknüpften sie die weltweit leistungsstarken Nordseehäfen, wie Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen, mit dem Binnenland. Sie hatten ebenso im europäischen Maßstab die Industrieregionen an der Rheinschiene im Blick. Bahn und Straßen waren für sie trimodal die selbstverständlichen Partner. Offen und erfolgreich werbend in Präsentationen und Verhandlungen gestalteten Ulrich Gross und Rainer Schäfer ein vertrauensvolles Klima zwischen den Hafeninteressen und den kommunalen Erwartungen der Anteilseigner. Deshalb stand das Geschäftsführungsduo Gross und Schäfer immer im Konsens mit allen Aufsichts- und Entscheidungsgremien der Neuss Düsseldorf Häfen. Diese Häfen wurden zu einem Erfolgsmodell in einem starken deutschen Wirtschaftsraum. So wird die Zeit der Geschäftsführung von Ulrich Gross und Rainer Schäfer in hervorragender Erinnerung bleiben.

„Ulrich Gross hat unverkennbar norddeutsche Wurzeln, eine ebensolche

‚Vergangenheit‘ und ist ein ausgewiesener Fachmann. Besonders in Erinnerung geblieben ist mir eine Begebenheit im Beirat zur Erstellung des NRW-Hafenkonzepts: Norddeutsch direkt, aber zugleich voller Herzblut für die rheinischen Häfen und ihre seeseitigen Anbindungen hat er dort klare Kante gezeigt für ein nachhaltiges landespolitisches Bekenntnis zur ‚2-Korridor-Strategie‘ unseres schönen Bundeslandes in Bezug auf seine maritimen Zugänge“, erinnert sich Dr. Christoph Kösters, Clustermanager Logistik.NRW und Hauptgeschäftsführer Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL). Und ergänzt: „Rainer Schäfer ist für mich ‚Mr. Inland Port‘ schlechthin. Er steht für die Zukunftsfähigkeit dieser tollen Logistikschnittstellen. Unermüdlich überzeugt er Industrie Politik und Gesellschaft von den strategischen Potentialen multimodaler Konzepte. Mit seiner großen Persönlichkeit, menschlichen Verbindlichkeit und Weitsicht gelingt es ihm immer wieder, Allianzen und Kooperationen zu initiieren und die notwendigen Kräfte zu bündeln. Das heutige Flaggschiff Rheincargo / Hafengruppe Düsseldorf-Köln-Neuss hat ihm sehr viel zu verdanken, nicht zuletzt sein Entstehen“.



„In all den gemeinsamen Jahren als Vertreter eines Gesellschafters des Terminalbetreibers in Neuss habe ich Herr Schäfer und Herrn Groß als kompetente Partner kennen gelernt“, würdigt Siegfried Wendland, langjähriger Geschäftsführer Ambrogio GmbH. „Seit der Industrialisierung des Neusser Hafens verbinden uns viele gemeinsame Aus/Umbau Maßnahmen des Neusser Terminals einschließlich seiner Infrastruktur. Alle Maßnahmen haben zum wesentlichen Wachstum für Neuss und eine internationale Anbindung an Europa und Übersee beigetragen. Hierbei habe

ich faire Verhandlungspartner vorgefunden, die zuerst die Kommunalen Interessen vertreten haben, aber dabei nie die Wünsche der Industrie außer Acht gelassen haben und die Logistische finanzielle Umsetzbarkeit des Marktes mit berücksichtigt haben. Ich wünsche beiden Hafendirektoren für die Zukunft alles Gute, Gesundheit und spreche meinen Respekt für die geleistete Arbeit aus.“

Der Neusser Unternehmer Andreas Werhahn erinnert sich gerne, dass die beiden Geschäftsführer ihn fast seit Beginn meiner Tätigkeit in 1998 in Neuss begleitet. „Kundenorientierung‘ fällt mir ein und ‚Zuverlässigkeit‘. Der Hafen funktioniert auch in seiner neuen Größe, die Kunden sind Tag und Nacht per Schiff, Bahn und LKW zuverlässig unterstützend erreichbar und können Ihre verarbeiteten Waren wieder auf das Wasser, Bahn und LKW bringen, auch wieder 24 Stunden, sieben Tage in der Woche. Das erwartet ein Unternehmen von seinem Dienstleister und kann es in Neuss im Hafen von allen Mitarbeitern erfüllt sehen. Danke.“



In seiner Aufgabe als Präsident des Neusser Produktenmarkt ergänzt er: „Die Mitglieder des Neusser Produktenmarkts eV konnten sich immer auf den Service der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Neusser Hafens verlassen. Das Leben der Zusammenlegung der Neuss Düsseldorf Häfen ist hervorragend gelungen. Ein Schaden, der zu einem Schiedsgerichtsverfahren geführt hat oder hätte führen können, ist nie entstanden. Die Geschäftsleitung mit Rainer Schäfer und Ulrich Groß und Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben den Verein durch Information und Gewogenheit immer unterstützt. Dank und Anerkennung sprechen wir gerne aus

und verbinden damit gute Wünsche für alle Zukunft.“

Ulrich Arning, Vorsitzender des Düsseldorfer Hafenvereins: „Rainer Schäfer ist mir bekannt aus vielen Begegnungen, insbesondere aber als Vorstandskollege im ‚Hafenverein‘, wo ich sein Engagement und seine Verlässlichkeit sehr geschätzt habe. Es bedarf bei diesem Mann sicherlich keiner weiteren Attribute, die seine Kompetenz herausstellen, die ist hinlänglich bekannt. Aber jeder kennt doch diese Sorte Menschen, auf die man sich einfach freut, egal in welchem Kontext man sie trifft. Rainer Schäfer ist für mich so ein Mensch: humorvoll, offen, zugewandt. Ich habe sehr gerne mit ihm zusammen gearbeitet und hoffe, ihn nicht ganz aus den Augen zu verlieren.“



Rainer Schäfer habe die DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH über Jahrzehnte in einem sehr partnerschaftlichen Verhältnis mit weiter entwickelt, unterstützt und begleitet, würdigt Geschäftsführer Dirk Meyer. „Nicht nur in ‚guten Zeiten‘ sondern auch in ‚schlechten Zeiten‘ hat sich Herr Schäfer als sehr freundlicher, offener, hilfsbereiter und loyaler Weggefährte gezeigt. Für die DCH gehört er praktisch mit zur Familie.

Wir bedanken uns für diese jahrelange angenehme Zusammenarbeit und wünschen Herrn Schäfer und Herrn Gross alles Gute für den nächsten Meilenstein in ihrem Leben.

Auch im musealen Umfeld haben sich die beiden Hafenchefs ad Anerkennung verdient: „Rainer Schäfer war als Geschäftsführer des Neuss-Düs-

seldorfer Häfen geborenes Mitglied im Vorstand der Freunde und Förderer des SchiffahrtMuseums im Schlossturm“, erläutert die Wissenschaftliche Leiterin Dr. Annette Fimpeler. In dieser Funktion habe Schäfer über eine lange Zeit die Arbeit des Fördervereins mit geprägt und das Museum bei vielen wichtigen Entwicklungen begleitet. „Neben seinem persönlichen Engagement, gehörten auch die Neuss-Düsseldorfer Häfen unter seiner Leitung zu den wichtigsten Unterstützern des SchiffahrtMuseums. Die Beispiele hierfür sind zahlreich und eine Auflistung aller Unterstützung über die Jahre würden den Rahmen sprengen. Besondere High-Lights waren sicherlich Veranstaltungen wie der NRW-Tag, die ND-Häfen und der Freundeskreis ermöglichten, dass mit der Helena ein historisches Segelschiff das Museum besuchen konnte. Die Neukonzeption und der Foyerumbau des Museums wurden maßgeblich unterstützt, aber auch mit regelmäßig ermöglichten Schiffstouren konnten wir, dank der Häfen, immer wieder unsere Besucher glücklich machen. Ich möchte mich bei Herrn Rainer Schäfer für sein bisheriges Engagement als geborenes Vorstandsmitglied ganz herzlich bedanken und hoffe sehr das er dem Förderverein des Museums, trotz seines Ausscheidens bei den Neuss-Düsseldorfer Häfen, noch lange erhalten bleibt.“



Nicht nur in der Region sondern auch bei den nationalen und internationalen Seehäfen haben sich die beiden Respekt erarbeitet, wie zum Beispiel Volker Hahn, Leiter der Repräsentanz Deutschland West der Hafen Hamburg Marketing zum Ausdruck bringt: „Der Hamburger Hafen hat Ulrich Gross viel zu verdanken und wird ihm weiter eng verbunden bleiben. Hafen Hamburg Marketing konnte in den vielen Jahren der sehr guten Zusammenarbeit mit Ulrich Gross zahlreiche Veranstaltungen pla-

nen und durchführen. Mit seiner Unterstützung konnten viele neue Wirtschaftskontakte und Verbindungen zu Organisationen und in die Politik geknüpft und bestehende Kontakte ausgebaut werden. Sein großes Engagement und seine starke Verbundenheit zur Hansestadt waren immer eine große Hilfe und öffneten Hamburg viele Türen in NRW. Wir bedanken uns auch im Namen unserer Mitglieder ganz herzlich für die stets sehr gute und konstruktive Zusammenarbeit der letzten Jahre, die immer auch große Freude bereitet hat. Den fachlichen und persönlichen Austausch werden wir gerne fortsetzen. In Hamburg sagt man Tschüss!“

Die Mitarbeiter der Neuss Düsseldorf Häfen wussten und wissen die beiden scheidenden Geschäftsführer zu schätzen: Ulrich Gross und Rainer Schäfer seien für ihn zwei unterschiedliche Geschäftsführer, „der Rheinländer und der Norddeutsche“, erklärt der amtierende Betriebsratsvorsitzende Ralf Mingers. „Ich würde den einen als Außenminister und den anderen als Innenminister betiteln. Rainer Schäfer war der Außenminister und Repräsentant der NDH im Binnengeschäft und Ulrich Gross der Stratege innerhalb der NDH.“ Beide hätten auf ihren Positionen den richtigen Weg gefunden. „Was nicht heißen soll, dass der eine nicht auch das andere machen könnten beziehungsweise gemacht hat.“



Man habe auch große und schöne Feste zusammen feiern können: „Ich glaube den meisten Mitarbeitern haben die gemeinsamen Schiffstouren am besten gefallen. Man kam sich näher und konnte auch mal mit einem Geschäftsführer ein Bierchen trinken. Dass der ein oder andere meinte, bei dieser Veranstaltung die Geschäftsführung als Klagemauer zu benutzen, war für unsere Herren eine Herausforderung, die sie souverän

an diesen Abenden gemeistert haben.“ Sein Fazit: „Wir verlieren zwei Geschäftsführer, die für eine großartige und einzigartige Wirtschaftliche Entwicklung der Häfen Neuss und Düsseldorf stehen. Wer kann schon in seinem Arbeitsleben mit solchen Gewinnen (über 34 Millionen in 14 Jahren) aufwarten.“ Der Umgang mit dem Betriebsrat sei immer fair und konstruktiv gewesen: „Wir haben immer eine bestmögliche Lösung zusammen gefunden. Vielen Dank es hat Spaß mit Euch gemacht.“

Peter Deuß, langjähriger Betriebsratsvorsitzender der frisch gegründeten NDH: „Bei mir hängengeblieben ist das Jahr 2008. Da ging es uns allen nicht so gut. Damals sind wir überein gekommen, dass Kollegen, die mangels Umschlag weniger Arbeit hatten, in anderen Gewerken beschäftigt werden konnten. In der Zeit wurde nur ein Mitarbeiter entlassen. Das war nicht nur sehr, sehr sozial, es hat uns auch das Durchstarten erlaubt, als es unerwartet schnell wieder aufwärts ging.“ Positiv ist für ihn auch, dass die Geschäftsführung die Erfolgsbeteiligung eingeführt hat. „Da hat kein Mitarbeiter ein Minusgeschäft gemacht.“



Dabei verbindet Deuß mit Schäfer auch eine gemeinsame Freundschaft: Beide begannen Ende der 70er bei den damaligen Städtischen Häfen. „Rainer war auch Mitbegründer der Betriebssportgemeinschaft Hafen. Ulrich Gross war für mich sehr menschlich. Wenn jemand ein Problem hatte, dann stand seine Tür immer offen. Ich hoffe, dass die bewährten Strukturen, die wir gemeinsam geschaffen haben, im Großen und Ganzen erhalten bleiben, weil sie sich in den vergangenen 15 Jahren bewährt haben.“

„Rainer Schäfer ist ein äußerst angenehme rund fairer Geschäftspartner und Kollege“, erklärt Bernhard Hintzen, Leiter der Immobilienabteilung bei den Stadtwerken. „Er hat stets die Hafenerinteressen konsequent vertreten, ohne dabei den Blick auf die Schnittstellen und Randthemen zu verlieren. Denken im Ganzen ist sein Ding.“ Schäfer schätzt er auch als Vice-Admiral der Traditionsegler-Gemeinschaft des SWD-Konzerns, „und bleibt uns als solcher hoffentlich noch lange erhalten. Er kümmert sich als Chef-Smutje beim alljährlichen Törn hervorragend um die Crew.“

Fotos: Hafenzeitung, Tanja Pickartz / fotoagentur-ruhr

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

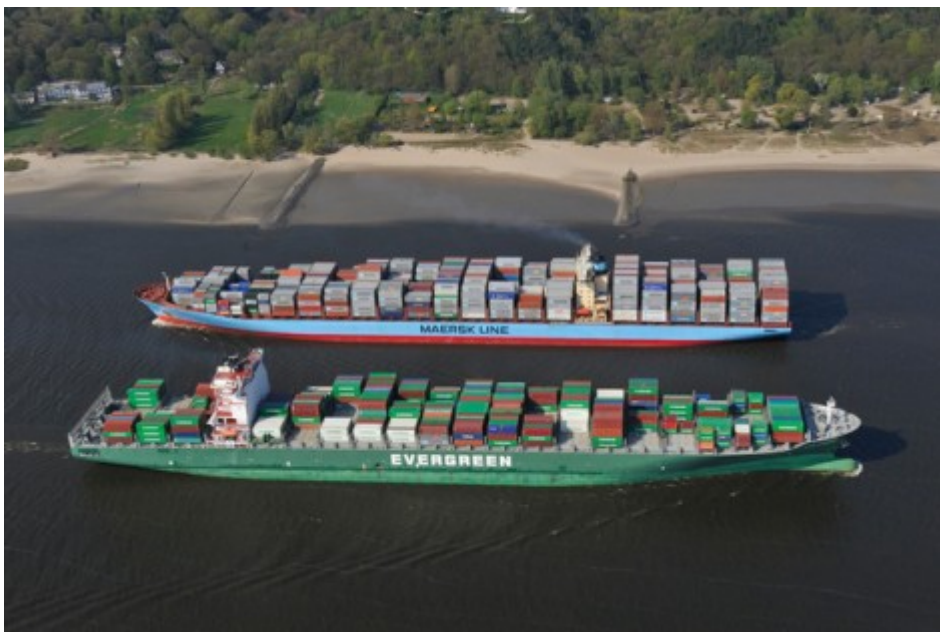
Die ersten quantitativen Vorteile einer Optimierung der Hafenaufenthalte mithilfe von PRONTO wurden schon nachgewiesen: in einem kürzlich abgeschlossenen Pilotprojekt mit Reedereien, Terminals und Schiffsmaklern wurden Verkürzungen der Durchlaufzeit bis zu 20 % realisiert.

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 Vereinsnamen 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 Unternehmen 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 koor-

dinieren. 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.

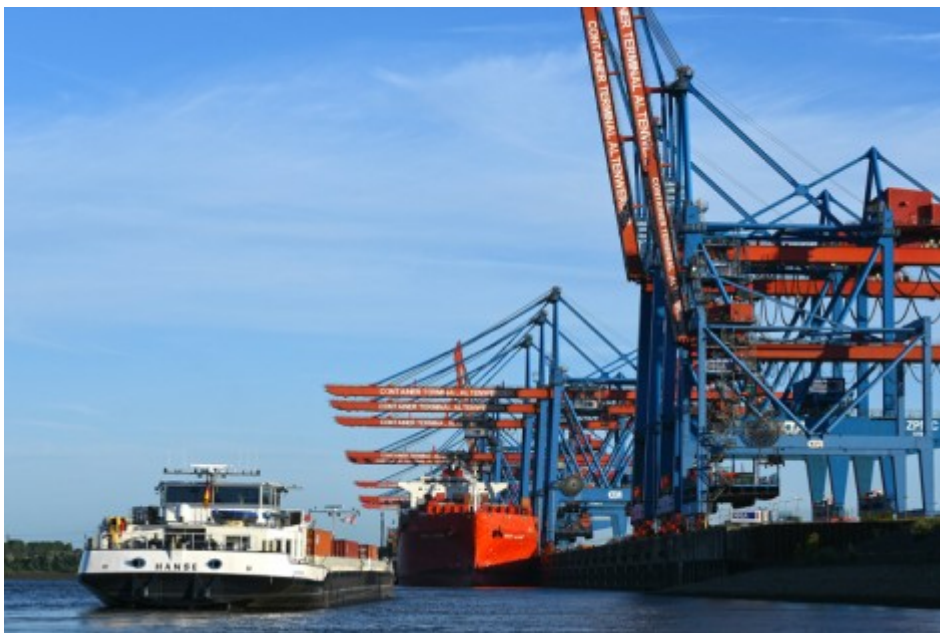
Im Rahmen der Forschungsinitiative mFUND fördert das BMVI seit 2016 Forschungs- und Entwicklungsprojekte rund um digitale datenbasierte Anwendungen für die Mobilität 4.0. Neben der finanziellen Förderung unterstützt der mFUND mit verschiedenen Veranstaltungsformaten die Vernetzung zwischen Akteuren aus 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, Verlader 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 Wassers-

traßen 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 Umfelds 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, Logistik 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