

# VOPAK INVESTIERT IN NEUE LAGERKAPAZITÄT



Das Tanklager-Unternehmen Vopak erweitert das Botlek-Terminal im Rotterdamer Hafen. Hinzu kommen fünfzehn Edelstahl-Lagertanks für chemische Produkte, die einer zusätzlichen Kapazität von 63.000 Kubikmetern entsprechen.

In diesen neuen Tanks wird vor allem Styrol gelagert. Bei Styrol handelt es sich um einen Rohstoff für allerlei Konsumgüter wie Verpackungen, Isoliermaterial und Fahrzeuge.

Die neuen Tanks werden vollständig isoliert, so dass eine gute Kontrolle der Produkttemperatur ermöglicht wird. Das Design der Tanks dient insbesondere dazu, Emissionen in die Umwelt zu vermeiden.

*Quelle: Port of Rotterdam, Grafik: Vopak*

---

## DELTAPORT LUD ZUR BESICHTIGUNG EIN



Am bundesweiten „Tag der Logistik“ besichtigten rund 200 Besucher den Hafenverbund DeltaPort mit seinen drei Standorten: Stadthafen Wesel, Rhein-Lippe-Hafen Wesel und Hafen Emmelsum.

Insbesondere Schüler und Studenten wurde die große Bedeutung der Hafenlogistik mit der Aufgabe der effizienten Bündelung von Warenströmen nähergebracht und das umweltfreundliche Binnenschiff als Alternative zum überlasteten Verkehrsträger Straße vorgestellt.

DeltaPort-Chef Andreas Stolte: „DeltaPort bietet optimale Voraussetzungen dem täglichen Verkehrsinfarkt in NRW alternative logistische Lösungen gegenüber zu stellen.“

Am 19. April machte der Hafenstandort DeltaPort Wesel/Voerde, neben hundert weiteren Unternehmen in Deutschland und Organisationen den drittgrößten Wirtschaftszweig, nämlich die Logistik, erlebbar.

Die Besucher, in erster Linie Schüler und Studenten sowie interessierte Bürger, hatten die Möglichkeit, die in den Häfen ansässigen Umschlagunternehmen: Contargo (Containerlogistik), Hülskens (Sand- und Kiesgewinnung), Sappi Logistics Wesel (Containerlogistik, Schwerpunkt: Umschlag von Papier und Zellstoff) sowie Schwerlast Terminal Niederrhein (Schwerlastumschlag und -lagerung) zu besichtigen.

Dabei präsentierten Sappi Logistics Wesel unter dem Motto „Sappi Logis-

tics Worldwide“ sowie die Partnerunternehmen Contargo, Hülskens und Schwerlast Terminal Niederrhein mit dem Slogan „Logistik am Niederrhein“ die Vielfalt der Aufgaben in dem wichtigen und zukunftssträchtigen Wirtschaftsbereich der Hafenlogistik:

- Besuch von multimodalen Containerterminals, Umschlag und Verladung (via Schiff, LKW und Bahn)
- Ladungssicherung von Überseecontainern
- einen Rundgang über ein Schwerlastterminal mit Spezialkränen mit bis zu 160 Tonnen Tragfähigkeit
  - Besichtigung einer hoch modernen Salzverladeanlage sowie einer Kies- und Sandverladung
  - Informationen über Ausbildungsberufe in der Logistik

Hoch zufrieden mit der Veranstaltung zum „Tag der Logistik“ sowie mit der bisherigen Entwicklung des Hafenverbundes zeigte sich der Geschäftsführer DeltaPorts Andreas Stolte. Mit rund 200 Gästen fand die Veranstaltung, wie in den vergangenen Jahren großen Zuspruch. Dies zeigt auch, dass die Hafenlogistik in der Öffentlichkeit stark wahrgenommen wird. Stolte betonte vor dem Hintergrund des täglichen „Verkehrsinfarktes“ die Wichtigkeit der Verlagerung der Güterströme auf das Schiff und die Bahn. Der Ausbau der Häfen spielt somit eine bedeutende Rolle der Überlastung der Straßen entgegenzuwirken. Der Hafenverbund DeltaPort strebt einen solchen Ausbau der Kapazitäten und eine nachhaltige zukünftige Entwicklung an. Die Umschlagmengen haben sich im Jahr 2017 im Vergleich zu 2016 deutlich um 4,1 % gesteigert. Insgesamt wurden in 2017 an den drei Hafenstandorten 3,5 Mio. Tonnen Güter abgefertigt.

Durch die Neugründung der Marketingkooperation „DeltaPort Niederrhein-Häfen GmbH“ zu der neben DeltaPort, der Port Emmerich sowie der NIAG Hafen Orsoy gehört, sollen die Möglichkeiten der Hafenlogistik am Niederrhein stärker in den Fokus der Öffentlichkeit sowie der Unternehmen gerückt werden, um weitere Verkehrsverlagerungspotentiale zu heben.

„Sehr viel Freude bereiten mir die aktuellen Fortschritte in den einzelnen Häfen“, so Stolte. Im Rhein-Lippe-Hafen wurde eine 300 Meter lange Kaianlage fertiggestellt. Das dort ansässige Unternehmen „Schwerlast Terminal Niederrhein“ konnte seinen wasserseitigen Umschlag durch

die Inbetriebnahme einer neuen Schwerlastkrananlage zum Jahreswechsel aufnehmen.

Im Hafen Emmelsum befinden sich nun drei Containerterminals für die Güterversorgung der Region. Perspektivisch soll auf den Erweiterungsflächen ein Kühlhaus für temperaturgeführte Waren entstehen, die aus der landwirtschaftlich geprägten Region Niederrhein stammen. Zur energetischen Versorgung des Kühlzentrums wird Abwärme eines benachbarten Industriebetriebes genutzt.

Das Thema Nachhaltigkeit steht bei der Entwicklung der insgesamt 86 ha Erweiterungsfläche der Häfen im Fokus. Im Rahmen des von DeltaPort ins Leben gerufenen Projekts „DeltaPort 4.0“ werden Zukunftstrends in Zusammenarbeit mit der Universität Duisburg-Essen erforscht und ein nachhaltiges Konzept der Hafenerweiterung entwickelt.

Stellvertretend für Sappi Logistics Wesel beurteilte auch Jürgen Florian (Prokurist) die Veranstaltung als eine gelungene Präsentation des Standortes und freute sich als langjähriger Ausbildungsbetrieb besonders über das Interesse der zahlreichen Schüler und Studenten. Für Sappi Logistics Wesel bleibt es eine zentrale Herausforderung die stark schwankenden Transportmengen in Europa bei gleichzeitigen Kapazitätsengpässen auf der Straße, der Schiene und zu Wasser zu meistern. Der Standort in Voerde bietet hierfür seit über 20 Jahren zuverlässige Logistikleistungen und seine Mitarbeiter/innen koordinieren weltweit bis zu 1.000 Kundenanlieferungen pro Tag.

Der „Tag der Logistik“, als Gelegenheit sich über einen der wichtigsten Erfolgsfaktoren der deutschen Wirtschaft zu informieren, ruft jedes Jahr großen Zulauf und Begeisterung bei den Besuchern der Delta-Port-Häfen hervor. Alle Interessierten, die keinen Platz mehr erhalten haben, können sich bereits jetzt auf das nächste Jahr freuen!

*Quelle und Foto: Deltaports*

---

## WORKSHOP IN MINDEN ZU „HAMBURG-

# NRWPLUS“



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

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

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

Oliver Hämel von der TFG Transfracht berichtete über das Leistungs- und Transportangebot der TFG am Container Terminal Dortmund (CTD) und ging im Anschluss auf die Frage nach einem möglichen Buchungsrückstau

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

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

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

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

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

Bernhard Schmid von der DB Netz AG informierte die Teilnehmer über die

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

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

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

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

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

# SEIT 40 JAHREN ENGAGIERT FÜR DIE GESAMTE LOGISTIK



Die Bundesvereinigung Logistik, das Kompetenz- und Wissensnetzwerk der Logistik, feiert ihr 40-jähriges Bestehen. Ihr wichtigstes Projekt, der Deutsche Logistik-Kongress, findet zum 35. Mal statt.

Als die BVL am 18. April 1978 gegründet wurde, steckte die Logistik als eigenständige Disziplin noch in den Kinderschuhen. Die Gründer, Logistiker der ersten Stunde aus Industrie, Handel, Logistikdienstleistung und Wissenschaft, waren ihrer Zeit voraus. Und sie hatten eine gemeinsame Vorstellung davon, wie ihr Arbeits- und Forschungsgebiet künftig die Welt bewegen würde. Die Logistik hat sich seit den 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts von einer unterstützenden Funktion zu einer gestaltenden Kraft in Wirtschaft und Gesellschaft entwickelt. Ihr kommt mehr und mehr Verantwortung zu.

Das Denken und Arbeiten in Netzwerken, die alle Akteure von Supply Chains umfassen, steht im Mittelpunkt. Die BVL bietet den Menschen, die in der Logistik tätig sind, und den Unternehmen für die Gestaltung des Veränderungsprozesses eine wichtige Plattform an: für den branchenübergreifenden Wissensaustausch, für Orientierung, für Information, Networking und Qualifizierung. Das Leistungspaket der BVL ist in



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

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

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

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

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

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

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

*Quelle und Grafik: Bundesvereinigung Logistik*

---

## 7.000 FRANZBRÖTCHEN AN LKW-FAHRER



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

Die Brummifahrer, die täglich Waren nach Hamburg bringen oder dort abholen, bekamen als Anerkennung für ihre nicht immer einfache Arbeit ein Franzbrötchen und ein Schild mit der Aufschrift „Logistikheld“ überreicht. Dabei stand auch Wirtschafts- und Verkehrssenator Horch in

der Halskestraße und überraschte die Fahrer und Fahrerinnen mit den Franzbrötchen. Derzeit arbeiten rund 402.000 Erwerbstätige in der Metropolregion Hamburg in der Logistikbranche, davon 173.000 in Hamburg. Damit ist die Branche Hamburgs größter Arbeitgeber.

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

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

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

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

---

# ANTWERPEN BÜNDELT KRÄFTE FÜR CONTAINERUMSCHLAG



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

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

Im Frühjahr 2017 führten das stark wachsende Frachtaufkommen und die immer größer werdenden Seeschiffe, die den Hafen anlaufen, zu einer Spitzenbelastung der Terminals und damit zu längeren Wartezeiten für Container-Binnenschiffe. Um dieser Entwicklung aktiv entgegenzutreten, wurde am 6. Juli desselben Jahres mit Unterstützung der betroffenen Schiffsterminals und gemeinsam mit den Schifffahrtsunternehmen, Reedereien, Verladern, Spediteuren, NxtPort, CEPA, der flämischen Regierung, Vlaamse Waterweg (Wasserstraßenbetreiber), Alfaport-Voka (Handelskammer) sowie der Antwerp Port Authority eine Absichtserklärung zur Förderung des Container-Binnenschiffsverkehrs am Hafen un-

terzeichnet. Im September wurden dann Arbeitsgruppen zu bestimmten Themen eingerichtet, um von dieser Absichtserklärung zu einem konkreten, von allen Parteien unterstützten Aktionsplan zu gelangen. Insgesamt fanden rund 40 Workshops statt.

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

## Praktische Umsetzung

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

- Planung & Zusammenarbeit

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

### Aktionen:

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

Zentrale Barge-Disposition: Die drei großen Terminals (PSA, MPET und DP World) führen einen Großversuch zur hafenweiten Disposition von Binnenschiffen durch, der den gesamten Dispositionsprozess für alle Beteiligten vereinfacht und rationalisiert. Diese neue, einzigartige

Initiative wird zunächst in einem Pilotprojekt (ab September) getestet und bei positiven Ergebnissen anschließend fortgesetzt.

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

- Konsolidierung des Frachtaufkommens

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

- Digitalisierung

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

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

In der Zwischenzeit haben sich alle Parteien verpflichtet, ihre eigenen Organisationen bzw. Unternehmen rechtzeitig auf die geplanten Änderungen vorzubereiten. Dies erfordert Personalschulungen, Upgrades

der IT-Systeme und eine umfassende interne Kommunikation zwischen den beteiligten Organisationen bzw. Unternehmen.

Informieren und verbindlich festlegen

In nächster Zeit werden drei regionale Informationsveranstaltungen organisiert, um die Akteure im Hinterland für die Maßnahmen und die bevorstehenden Veränderungen zu sensibilisieren.

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

---

## GROßRAUM- UND SCHWERLAST IN HAMBURG



Um die Genehmigungen von Großraum- und Schwerlasttransporten insbesondere im Hamburger Hafen zu beschleunigen, hat sich Hamburg mit anderen Bundesländern am Programm „Verfahrensmanagement für Großraum- und Schwertransporte“ (VEMAGS) beteiligt.

Dieses Programm ermöglicht eine zügige Onlineabwicklung des Genehmigungsverfahrens und somit eine spürbare Beschleunigung des Prozesses.

Mit einer Initiative zur heutigen Bürgerschaft wollen die Regierungsfractionen prüfen lassen, mit welchen weiteren Maßnahmen der Schwerlastverkehr im Hafen optimiert werden kann (siehe Anlage).

Dazu Dr. Joachim Seeler, hafenpolitischer Sprecher der SPD-Bürgerschaftsfraction: „Der Hamburger Hafen ist die logistische Hauptschlagader Hamburgs und des gesamten Nordens. Daher steht man hier bezüglich einer schnellen und effizienten Abwicklung des Großraum und Schwerlastsaufkommens vor besonderen Herausforderungen. Wir begrüßen, dass der Senat hier bereits wichtige Impulse gesetzt hat und wollen dies mit unserer Initiative weiter begleiten. Ziel muss eine kontinuierliche Optimierung der Großraum- und Schwerlastverkehre sein, um die Wettbewerbsfähigkeit des Hafens zu erhalten.“

*Quelle: SPD-Bürgerschaftsfraction, Foto: © HHM / Annette Krüger*

---

## BRÜCKEN BAUEN IN DIE ZUKUNFT: DIE HPA INVESTIERT



Die Hamburg Port Authority (HPA) baut Brücken in die Zukunft – und das in mehrfachem Sinne. Wie die beiden Geschäftsführer der HPA, Jens Meier (CEO) und Matthias Grabe (CTO) in einem Pressegespräch bekannt gaben, liegen die laufenden Infrastrukturprojekte im Hafengebiet gut im Zeitplan.



Aktuell laufen Überlegungen bei der HPA für eine Neue Querung Köhlbrand. Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie, die insbesondere die Varianten Tunnel oder neue Brücke als Ersatzbauwerk untersucht, sollen in der zweiten Jahreshälfte vorliegen.

Abschließen konnte die HPA im Dezember das Infrastrukturprojekt Rethedoppelklappbrücke. Über zwei getrennte Brückenneubauten rollen Straßen- und Schienenverkehr nun getrennt voneinander. „Wir sind stolz, dass wir hier im Hamburger Hafen Europas größte Doppelklappbrücke eröffnen konnten“, sagt Jens Meier. „Durch die Auslegung als Klappbrücke sind wir bestens für zukünftige Schiffsgrößen gerüstet, da es im Bereich der Rethelbrücke künftig keine Höhenrestriktionen mehr gibt.“ Zudem erfolgt eine Verbreiterung der Fahrrinne im Bereich der Brücke um rund 20 Meter, so dass Schiffspassagen schneller erfolgen können. Als letzter Schritt des ambitionierten Projekts erfolgt ab Sommer 2018 der Rückbau der alten Rethelhubbrücke aus dem Jahr 1934. Die Stahlbrücke soll dafür in mehrere Bauteile zerschnitten werden und in einzelnen Segmenten abtransportiert werden. Im Zuge des Rückbaus sind auch noch Böschungs- sowie Straßenbauarbeiten erforderlich.

Weit fortgeschritten ist der Bau der Neuen Bahnbrücke Kattwyk. Unübersehbar sind bereits die beiden Strompfeiler. Diese graben sich im Zuge des besonderen Bauverfahrens der Brücke, das aus dem Tunnelbau abgeleitet ist, schrittweise in den Untergrund der Elbe – bis die endgültige Position 20 Meter unter der Elbsohle erreicht ist. Danach dienen die Strompfeiler als Fundament für die beiden Pylonen, zwischen denen ein 133 Meter langes Hubteil eingebaut wird. Von der Unterkante Strompfeiler bis zur Pylonspitze sind es nach Fertigstellung etwa 110 Meter. „Durch das Bauwerk trennen wie auch hier Straße und Schiene“, sagt Matthias Grabe. „Dadurch entfallen bis zu sieben Stunden Wartezeit pro Tag für die Autofahrer, die bislang stehen mussten, wenn ein Zug die Brücke querte. Die Neue Bahnbrücke Kattwyk wird den Verkehr im Hafen auf diese Weise weiter entzerren und für einen besseren Verkehrsfluss auf den wichtigsten Routen im Hafen sorgen.“ Die Fertigstellung der neuen Brücke ist für 2020 geplant.

Aufgrund der steigenden Verkehrsbelastung und der daraus resultierenden Verschlechterung des Bauwerkszustandes ist die leistungsfähige Nutzung und der wirtschaftliche Betrieb der Köhlbrandbrücke über das Jahr 2030 nicht mehr möglich. Das Bauwerk erfüllt nicht die heutigen und zukünftigen prognostizierten Anforderungen hinsichtlich Verkehrs-

mengen und Lastannahmen. Um die extremen Belastungssituationen für die Brücke zu reduzieren, wurde 2012 das Überholverbot für Lkw angeordnet. In Abhängigkeit vom Bauwerkszustand kann die Lastreduzierung so weit gehen, dass zukünftig Spuren gesperrt oder Schwerverkehr verboten werden muss. Zudem entspricht die 1974 eingeweihte Brücke mit ihrer Durchfahrtshöhe von 53 Metern nicht mehr den prognostizierten Größenverhältnissen zukünftiger Containerschiffe. Bei der HPA werden deshalb Lösungen für eine Neue Querung Köhlbrand untersucht. „Der Prozess ist bewusst offen für alle möglichen Ideen gestaltet“, betont Jens Meier. „So untersucht derzeit eine mehrstufige Machbarkeitsstudie eine grundsätzliche Abwägung zwischen einer Tunnel- und einer Brückenlösung für die Neue Querung Köhlbrand.“ Wie aktuell ein erstes Zwischenergebnis zeigt, wären beide Lösungen am Köhlbrand technisch realisierbar. Ferner untersucht die mehrstufige Untersuchung für eine mögliche Tunnellösung auch die Vor- und Nachteile eines Bohr- bzw. Absenktunnels – beide Varianten eröffnen unterschiedliche Möglichkeiten des Baus. Belastbare Ergebnisse, die eine grundlegende Bewertung ermöglichen, werden Ende 2018 erwartet. Aussagen über einen Zeit- und Kostenplan für die Neue Köhlbrandquerung lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt deshalb noch nicht treffen.

Im Zuge der Klütjenfelder Straße und des Reiherstieg Hauptdeiches plant die HPA ab Ende 2018 den Neubau der Veddelkanalbrücken und die Herstellung eines Straßendamms im Bereich der ehemaligen Ernst-August-Schleusenbrücke. „Dies sind die ersten Maßnahmen eines übergreifenden Instandsetzungs- und Neubauprogramms im Bereich des Argentinienknotens“, sagt Matthias Grabe. Im Zuge des Neubaus der Veddelkanalbrücke ist eine mehrmonatige Vollsperrung für den Kfz-Verkehr leider nicht zu vermeiden. Um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, hat die HPA im Austausch mit Anliegern und den Verkehrsbehörden ein umfangreiches Umleitungskonzept erarbeitet.

Auf der Zielgerade befindet sich die Sanierung der Oströhre des St. Pauli Elbtunnels. Während die eigentliche Sanierung bereits abgeschlossen ist, läuft derzeit der Wiederaufbau von Fahrbahn, Brand- und Schutzzeineinrichtungen und Leitungen. „Die Sanierung dieses Hamburger Wahrzeichens ist für die HPA eine Herzensangelegenheit“, sagt Jens Meier. „Ich freue mich, dass wir die Oströhre, die im wahrsten Sinne des Wortes im neuen Glanz erstrahlt, Anfang 2019 an die Hamburger übergeben können.“ Die Sanierung der Weströhre soll im Sommer 2019 beginnen.

Im Hamburger Hafen wird der neue Kommunikationsstandard 5G aktiv getestet. Dafür geht es speziell darum, 5G-Anwendungen im industriellen Umfeld zu testen. Dafür wurde Anfang Februar eine Sendeanlage auf dem Hamburger Fernsehturm in Betrieb genommen. Derzeit läuft die Konfiguration der ersten 5G-Geräte. „Die ersten Erfahrungen die wir in den vergangenen Wochen mit dem neuen Standard testen konnten, sind vielversprechend“, sagt Jens Meier. „Von dem Versuch wird vor allem die Hafenvirtschaft und am Ende die gesamte Hansestadt profitieren, weil wir uns hier einen Technologievorsprung aufbauen, der sich bei der Einführung des neuen Standards ab 2020 deutlich bemerkbar machen wird.“ Industrielle Anwendungen erfordern ein Telekommunikationsnetz, das besonders verlässlich und sehr sicher ist. Im Hamburger Hafen sind die Anwendungen vielfältig und die Anforderungen an das Netz deshalb besonders hoch. So sollen zum Beispiel Ampelanlagen im Hafengebiet über Mobilfunk gesteuert und Umweltmessdaten in Echtzeit erhoben und verarbeitet werden. Zudem wird der Einsatz von Augmented- und Virtual-Reality bei der Planung von Infrastruktur mithilfe von 5G untersucht. Beispielsweise soll ein Ingenieur im Hafen mit der VR-Brille zukünftige Bauprojekte schon virtuell im Hafen betrachten können, wodurch ein Gefühl für das Bauwerk erzeugt werden soll – eine echte Brücke in die Zukunft.

*Quelle: Hamburg Port Authority AöR , Foto: © HHM/Michael Lindner, Köhlbrand: Brücke oder Tunnel wären realisierbar*

---

## WASSERSTRASSEN MIT MOBILEM INTERNET AUSSTATTEN



Hamburgs Handelskammer-Präses Tobias Bergmann fordert leistungsfähiges mobiles Internet auf den Wasserstraßen und in Küstengewässern.

„Für die Schifffahrt und deutsche Seehäfen ist ein zukunftsfähiges Mobilfunknetz eine notwendige Voraussetzung, um die Chancen der digitalen Transformation zu nutzen“, so Bergmann bei der Eröffnung des 6. Hamburger Schifffahrtsdialogs in der Handelskammer. „Die anstehende Versteigerung der 5G-Mobilfunklizenzen für Deutschland sollte daher auch den Anforderungen der maritimen Logistikdrehscheiben angemessen Rechnung tragen.“ Bislang sei die Netzabdeckung selbst mit dem derzeitigen Mobilfunkstandard noch nicht bedarfsgerecht, was den Austausch von Daten und Informationen und damit die Weiterentwicklung der Geschäftsmodelle in der maritimen Branche behindere.

Positiv bewertete Bergmann auch die im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung vorgesehene Verfahrensänderung bei der Erhebung der Einfuhrumsatzsteuer. „Unser langjähriges Engagement im engen Schulterschluss mit Verbänden und Politik zeigt Wirkung. Die angekündigte ‚Optimierung‘ allein beendet zwar noch nicht die Ungleichbehandlung deutscher Seehäfen gegenüber den Wettbewerbern in der Nordrange, ist aber ein wichtiger erster Schritt“, so Bergmann. Es gehe nun darum, das Eisen zu schmieden und die geplanten Maßnahmen zeitnah umzusetzen. Bisher müssen Unternehmen die Einfuhrumsatzsteuer an den Zoll abführen und bekommen sie erst später erstattet. In den ausländischen Wettbewerbshäfen entfällt die Zahlungspflicht. Die Einfuhrumsatzsteuer kann direkt als Vorsteuer verrechnet werden. Dadurch entsteht Importeuren und

Hafenunternehmen in Hamburg ein Wettbewerbsnachteil.

Der Hamburger Schifffahrtsdialog findet in diesem Jahr zum sechsten Mal statt und ist eine Kooperation der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, der Handelskammer, dem Verband Deutscher Reeder sowie dem Zentralverband der deutschen Schiffsmakler.

Quelle Hamburger Handelskammer, Foto: HHM/Michael Lindner

---

## BGL LEGT AKTUALISIERTES FALTBLATT VOR



Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. hat das bekannte Faltblatt „Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr“ neu aufgelegt und umfangreiche Änderungen der gesetzlichen Grundlagen eingearbeitet.

Die erste Seite gibt, wie gewohnt, einen schnellen Überblick über die geltenden Bestimmungen. Bei Bedarf bieten die Folgeseiten detaillierte Erläuterungen zu den aktuellen und kommenden Änderungen im Hinblick auf die EG-Sozialvorschriften und die nationalen Regelungen. Auch werden die neuen Mitführ- und Nachweispflichten im Gewichtsbereich 2,8 t

bis 3,5 t und ab 3,5 t ausführlich dargestellt.

Das Faltblatt kann ab sofort zum Einzelpreis von 4,90 € netto zzgl. Versandkosten und Mehrwertsteuer bei der BDF-Infoservice GmbH, Postfach 93 02 60, 60457 Frankfurt am Main oder unter [bdf-infoservice@bgl-ev.de](mailto:bdf-infoservice@bgl-ev.de), per Fax (069/7919-227), per Telefon (069/7919-0) oder im Internet unter [http://www.bgl-ev.de/web/der\\_bgl/informationen/confirm\\_produkter\\_bdf\\_infoservice\\_gmbh\\_bgl.htm](http://www.bgl-ev.de/web/der_bgl/informationen/confirm_produkter_bdf_infoservice_gmbh_bgl.htm) bestellt werden.

*Quelle: BGL, Foto: HHM*