

# WEICHEN STELLEN FÜR WEITERES WACHSTUM



Die Chemieunternehmen im Chempark Dormagen produzieren erfolgreich, die Transporte innerhalb des Werks nehmen zu. Um das Wachstum der Produzenten zu begleiten, plant das Logistikunternehmen Chemion die Erweiterung seiner Lagerkapazitäten.

Auf einer Fläche von 50 Metern mal 290 Metern soll im Nordwestteil des Chempark Platz für rund 1.000 Fracht- und Tankcontainer geschaffen werden. Für dieses zweite Terminal wurden bei der zuständigen Bezirksregierung Köln die entsprechenden Genehmigungsunterlagen eingereicht.

Der entsprechende Genehmigungsantrag und die zugehörigen Unterlagen liegen in der Zeit vom 3. Juli bis einschließlich 2. August 2018 bei der Bezirksregierung in Köln sowie im Technischen Rathaus in Dormagen aus. Am 11. August 2018 wird Chemion für interessierte Bürgerinnen und Bürger außerdem geführte Erklär- und Besichtigungstouren in dem bestehenden Containerterminal sowie auf dem Gelände des geplanten anbieten.

Das Terminal wird für die Ver- und Entsorgung der Produktionsbetriebe im Chempark benötigt, die zunehmend auf den Einsatz von Tankcontainern anstelle der in der Vergangenheit dominierenden Fässer umstellen. Die Erweiterung der Umschlagkapazität von Chemion wird nicht zu einer

zusätzlichen Verkehrsbelastung außerhalb des Werkszauns führen, denn das Terminal wird in erster Linie als Drehscheibe für werksinterne Transporte dienen. Zwischenlagerungen in außerhalb des Werks gelegenen Anlagen und Anfahrten des Chempark werden damit reduziert.

„Die Sicherheitsstandards haben bei unseren Planungen oberste Priorität“, erklärt Chemion-Geschäftsführer Uwe Menzen. „Die gelagerten Stoffe werden durch Messsensoren in allen Bereichen des Terminals überwacht. Es wird unter anderem über Auffangräume, eine Brandmelde- und eine Löschanlage verfügen.“ Das Spektrum der gelagerten Stoffe verändert sich gegenüber der bestehenden Anlage nicht. Das Investitionsvolumen beträgt über 10 Millionen Euro. Chemion schafft mit dem Ausbau des Containerterminals 10 neue Arbeitsplätze. Mit einem spürbar stärkeren Verkehrsaufkommen durch Baustellenfahrzeuge oder erhöhten Lärmbeeinträchtigungen, auch im anschließenden Betrieb, ist nicht zu rechnen. „Im Sinne größtmöglicher Transparenz wollen wir unseren Nachbarn die Möglichkeit geben, nicht nur in die Antragsunterlagen zu schauen, sondern sich vor Ort einen eigenen Eindruck zu verschaffen und Fragen oder Bedenken direkt klären zu können“, so Menzen.

Chempark-Leiter Lars Friedrich betont die Bedeutung des Vorhabens für den Standort: „Wir freuen uns über die Pläne von Chemion, denn sie schaffen damit eine Infrastruktur für den gesamten Chempark Dormagen und flankieren dessen kerngesundes Wachstum. Die produzierenden Unternehmen im Werk investieren laufend in ihre Betriebe und benötigen dafür eine gut entwickelte, effiziente Logistik.“

Infos zu dem Vorhaben gibt es auch unter [www.chemion.de/a941](http://www.chemion.de/a941).

Der Genehmigungsantrag und die zugehörigen Unterlagen können vom 3. Juli bis einschließlich 2. August 2018 im Technischen Rathaus in Dormagen (Mathias-Giesen-Straße 11, Zimmer 0.32) zu folgenden Zeiten eingesehen werden:

Montag bis Mittwoch: 8.30 Uhr bis 12 Uhr und 14 bis 16 Uhr

Donnerstag: 8.30 Uhr bis 12 Uhr und 14 bis 17 Uhr

Freitag: 8.30 Uhr bis 12 Uhr

In der Chemion Logistik GmbH, gegründet 2001, wurden wesentliche Aufgaben des damaligen Bereiches Zentrale Logistik der Bayer AG zusammengefasst. Heute ist sie eine Tochtergesellschaft der Currenta GmbH &

Co. OHG und übernimmt als eigenständiger Standortlogistiker insbesondere die Beförderung und den Umgang mit Gefahrgütern und Gefahrstoffen für ihre Kunden. Diese Spezialisierung macht Chemion besonders für Unternehmen der Chemie- und chemienahen Industrie zum leistungsstarken und fachlich geeigneten Partner.

So sorgen an den Chempark-Standorten in Leverkusen, Dormagen, Krefeld-Uerdingen sowie in mehreren Außenlagern in Krefeld und Duisburg rund 1.000 geschulte Chemion-Mitarbeiter täglich dafür, dass die Güter der Kunden im rechten Moment abgeholt, sicher gelagert werden und pünktlich ans Ziel gelangen. Dabei deckt der Chemielogistiker ein breites Spektrum von Services ab und bietet Kunden als 3PL (Third Party Logistics Provider) spezifische Lager-, Umschlag-, Transport- und Mehrwert-Lösungen für die jeweilige Aufgabenstellung. Hierfür nutzt Chemion seine eigene Infrastruktur und entsprechendes Equipment.

*Quelle und Foto: Currenta GmbH & Co. OHG, Platz für rund 1.000 Fracht- und Tankcontainer: Chemion plant ein zweites Terminal im Chempark Dormagen.*

---

## „ICH SEHE WAS, WAS DU NICHT SIEHST“



Auf dem Zukunftskongress Staat und Verwaltung in Berlin fand jetzt im

eGovernment-Wettbewerb die Preisverleihung statt. Mit zwei organisationsübergreifenden Projekten hat die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) den ersten Preis in der Kategorie „Bestes Infrastrukturprojekt“ gewonnen.

Dr. Sebastian Saxe, Chief Digital Officer (CDO) bei BWVI und HPA, hat die Auszeichnung für die Projekte „Virtual und Augmented Reality im Hamburger Hafen“ sowie „Virtual Reality Bus“ entgegengenommen.

#### Virtual and Augmented Reality im Hamburger Hafen

Diesem Projekt liegt eine Vision zugrunde: den kompletten Hamburger Hafen mit all seinen Infrastrukturen in einem 3D-Hafenmodell abbilden und mit virtueller und erweiterter Realität besichtigen, erleben und planen. Die Vorteile liegen auf der Hand. So können Bauprojekte mithilfe der digitalen Planungsmethode Building Information Modelling (BIM) im Hafenmodell veranschaulicht werden – alle Beteiligten können eine Baustelle virtuell begehen. Das ist ohne zusätzlichen Aufwand auf die ganze Stadt Hamburg übertragbar. Oder Bürger können bei neuen Bauvorhaben einen Blick in die Zukunft werfen, um zu sehen und verstehen, was geplant ist. Pilotprojekt ist die Ernst-August-Schleuse. Bei diesem Projekt arbeiten die BWVI, Hamburg Port Authority, der Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Universität Hamburg, HafenCity Universität und die Absolute Software GmbH zusammen.

HPA und Hochbahn wollen die Möglichkeiten der Anwendung von Virtual und Augmented Reality erforschen. Dazu haben sie unter anderem einen Kleinbus umgebaut. So kann z.B. die Wirkung von Virtual Reality in bewegten Objekten erforscht und erkundet werden. Der Dreisitzer hat keine Fenster, stattdessen großflächige Bildschirme an den Seiten. Außen sind Kameras installiert. Während der Fahrt kann der virtuelle Modus angeschaltet und eine Außenwelt so realitätsnah wie möglich gezeigt werden. Das vermittelt den Mitfahrern das Gefühl, sich in einer anderen Umgebung zu befinden. Eingesetzt werden 360-Grad-Modelle und Filme. Projektpartner sind BWVI, HPA, Hochbahn mit Jasper und MAN.

Nach Einschätzung des CDO der BWVI Dr. Sebastian Saxe werden Virtual und Augmented Reality in vielen praktischen Einsatzfeldern zum Tragen kommen. Unter anderem in Kombination mit künstlicher Intelligenz bei der Unterstützung der Lotsen auf einem Containerschiff. Über Datenbrillen können z.B. Wassertiefen und andere relevante Informationen

plastisch dargestellt werden.

Beim eGovernment-Wettbewerb werden jährlich Vorhaben zur Modernisierung und Digitalisierung der öffentlichen Verwaltung in Deutschland, Österreich und der Schweiz prämiert. Schirmherr ist der Chef des Bundeskanzleramts Prof. Dr. med Helge Braun. Ausrichter sind die Unternehmen Bearing Point und Cisco. Weitere Infos: <http://www.egovernment-wettbewerb.de/>

*Quelle: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Foto: BMWI, - Dr. Sebastian Saxe, CDO der BWVI und der HPA (links) und Uli Baldauf, Head of IT-Innovation and IT-Strategy bei der HPA (rechts), sind die Gewinner des eGouvernement-Wettbewerb in der Kategorie „Bestes Infrastrukturprojekt 2018“*

---

## NIEDERLANDE GEBEN SCHIENENTRANSPORT IMPULS



Die am Schienengüterverkehr beteiligten Parteien haben sich mit der niederländischen Staatssekretärin Stientje van Veldhoven auf ein Maßnahmenpaket geeinigt, das den Schienengüterverkehr noch nachhaltiger und attraktiver gestalten soll.

Darin sind unter anderem Maßnahmen zur deutlichen Senkung der Nutzungsgebühren, zum Einsatz hinsichtlich des europäischen Eisenbahnsicherheitssystems ERTMS und zur Verbesserung des Lebensumfelds der entlang der Strecke wohnenden Menschen festgelegt.

Das Maßnahmenpaket stimuliert eine Verkehrsverlagerung und steht damit mit den Klimazielen und dem niederländischen Koalitionsvertrag im Einklang.

Das Paket wurde in Abstimmung mit dem runden Tisch für Schienengüterverkehr ausgearbeitet, wo Verlader, Eisenbahntransportunternehmen, Terminals, Häfen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ProRail und das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft über die Zukunft des Schienenverkehrs diskutieren.

Die niederländische Staatssekretärin Van Veldhoven äußerte sich folgendermaßen: „Unsere Wirtschaft floriert und der Güterverkehr steigt. An diesem Tisch sorgen wir dafür, dass diese Güterströme so weit wie möglich über die Schiene laufen. Das entlastet die Straßen und schont zudem die Umwelt. Heute haben wir, mit der Festlegung unserer gemeinsamen Ziele für die nahe Zukunft in einem einzigen Paket, einen großen Schritt nach vorn gemacht.“

Das Maßnahmenpaket umfasst finanzielle und technische Lösungen für den Schienengüterverkehr. Hierzu einige Beispiele:

- Bis einschließlich 2023 wird ein jährlicher Zuschuss von 12 bis 14 Millionen Euro zur Verfügung gestellt, so dass die Netto-Nutzungsgebühr deutlich gesenkt und ein mit Deutschland vergleichbares Niveau erreicht wird (diese Maßnahme wird 2021 evaluiert).
- Es werden Anpassungen erwogen, die es ermöglichen, längere Züge bis zu einer Länge von 740 Metern einzusetzen.
- Für die Einführung des neuen Sicherheitssystems ERTMS bemüht sich die Regierung, nationale und europäische Mittel einzusetzen und den komplexen Übergang zu ERTMS so zu gestalten, dass dadurch ein gesundes Wachstum des Schienengüterverkehrs ermöglicht wird.
- Es gibt Kooperationen, die den Schienengüterverkehr in Hafengebieten effizienter gestalten sollen, die geräuschärmere Eisenbahnmaterialien und Hybridlokomotiven einsetzen und die Möglichkeiten für schwingungsarme Drehgestelle untersuchen.

Die Mitglieder des runden Tisches für Schienengüterverkehr zielen da-

rauf ab, mit diesen und anderen Maßnahmen die Menge des Schienengüterverkehrs von 42 Millionen Tonnen (2016) auf 54 bis 61 Millionen Tonnen im Jahr 2030 zu erhöhen.

Der Vorsitzende des runden Tisches für Schienengüter Steven Lak: „Dieses Maßnahmenpaket ist der Ausgangspunkt für einen neuen Ansatz. Dabei ist es äußerst wichtig, dass sich alle Schienen-Parteien weiterhin gemeinsam dafür einsetzen. Ich sehe eine enorme Bereitschaft aller Beteiligten, und dieses Maßnahmenpaket ist ein wichtiger Impuls für den Schienengüterverkehr.“

Das Maßnahmenpaket wird in den kommenden Monaten zusammen mit dem Schienengüterverkehrstisch detaillierter ausgearbeitet. Das niederländische Parlament wurde heute Nachmittag in einem Brief über den Inhalt des Pakets informiert.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---

## WETTBEWERB FÜR LOGISTIK-START-UPS UND -START-INS



Nach einem erfolgreichen Start konkurrieren auch in diesem Jahr wieder mehrere innovative Teams um den „Digital Logistics Award“. Der 2017 vom »Digital.Hub Logistics« neu ins Leben gerufene Logistik-Award wird

dieses Jahr zum zweiten Mal im Rahmen des »Zukunftskongress Logistik – 36. Dortmunder Gespräche« verliehen.

Der vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML und vom EffizienzCluster LogistikRuhr veranstaltete Zukunftskongress Logistik hat nach über 35 Jahren längst seine eigenen Traditionen. Mit der Verleihung des Digital Logistics Award etabliert sich am 11. und 12. September 2018 nun eine weitere. Am ersten Kongresstag stellen insgesamt acht Start-ups und Start-ins ihre möglichst innovativen digitalen Logistiklösungen für Produktion, Handel, Farm & Food, den Finanzsektor und weitere Branchen vor. Die Sieger küren die Teilnehmer des Kongresses mit einer Abstimmung direkt vor Ort. Mit der Auszeichnung möchte der „Digital.Hub Logistics“ kreative Business-Lösungen für die digitale Arbeitswelt in der Logistik würdigen und fördern.

Der Digital Logistics Award ist eine der höchst dotierten Auszeichnungen in der logistischen Start-up-Szene. Um die eigene Geschäftsidee weiter voranzutreiben und am Markt zu platzieren, erhält der erste Platz 30 000, der zweite 15 000 und der dritte 5000 Euro. Doch auch die fünf übrigen Finalisten gehen nicht leer aus: Alle acht Teams erhalten schon vorab zwei Freikarten für die Teilnahme am Zukunftskongress Logistik und eine kostenlose Ausstellungsfläche vor Ort. Darüber hinaus erhalten sie die Chance, vor mehr als 500 Entscheidern der Logistikbranche zu pitchten und mit ihnen in Kontakt zu treten. Der Award wird ausgelobt von der Duisburger Hafen AG, dem Fraunhofer IML und der EffizienzCluster Management GmbH.

Teilnehmen können Start-ups, deren Gründungsjahr nicht vor 2015 liegt, sowie Start-ins (Innovationsteams innerhalb eines Unternehmens), die in ihrem Unternehmen über Entscheidungsfreiheit und ein eigenes Budget verfügen. Der Kreativität bei der Bewerbung – bestehend aus einem Kurzvideo und einem sogenannten Pitchdeck – sind keine Grenzen gesetzt. Ob das Video mit dem Handy aufgenommen oder von Profis zum Blockbuster verarbeitet wurde, ist nicht wichtig. Nur kurz sollte es sein. Entscheidend für die Jury sind die Darstellung der Idee und das Alleinstellungsmerkmal des neuen Produkts bzw. der Dienstleistung. Dabei soll vor allem der Kundennutzen im Vordergrund stehen: Welches Problem wird gelöst? Was macht die Idee für die Logistik so besonders?

Eine Expertenjury aus Wissenschaft und Wirtschaft prüft alle Bewerbun-



gen und wählt im Anschluss acht Teams aus, die ihr Projekt im Rahmen des Kongresses in einem fünfminütigen Pitch vorstellen dürfen. Das Fachpublikum wählt dann die drei Gewinnerteams, die auf der anschließenden Abendveranstaltung in einem feierlichen Rahmen ausgezeichnet werden.

Interessierte Start-ups und Start-ins können ihre Bewerbung bis zum 31. Juli 2018 unter Angabe des Unternehmens, einer kurzen Teamvorstellung und eines Ansprechpartners per E-Mail an [info@digitalhublogistics.de](mailto:info@digitalhublogistics.de) richten.

Der »Digital.Hub Logistics« in Dortmund, getragen von den Fraunhofer-Instituten für Materialfluss und Logistik IML sowie für Software- und Systemtechnik ISST, der EffizienzCluster Management GmbH und der Duisburger Hafen AG, soll die Digitalisierung der Logistikbranche in Deutschland vorantreiben. Er geht zurück auf eine Initiative des Digitalverbands Bitkom und ist Teil der Digital-Hub-Initiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) mit deutschlandweit zwölf Hubs.

Weitere Informationen zum »Digital Logistics Award« unter:  
[www.digitalhublogistics.de](http://www.digitalhublogistics.de)

*Quelle: Digital.Hub Logistics, Foto: duisport/ Hans Blossey, der Duisburger Hafen ist Partner des Awards*

---

## NEUER LOKFAHRSIMULATOR IM EINSATZ



Seit rund 2 Wochen verfügt RheinCargo über einen Zugfahrersimulator. Der Führerstand des Eisenbahnfahrersimulators ist ein Original-Nachbau der 187 Lok – Baureihe von Bombardier und besitzt Bedienungseinrichtungen inklusive Anzeigebildschirme.

Durch die Simulator-Software „Zusi“ kann auf diversen Strecken mit verschiedensten Szenarien trainiert werden. Der Fahrersimulator erlaubt die Darstellung einer Zugfahrt aus der Eisenbahnfahrzeugführer-Sicht in einer realistischen 3D-Welt.

Für die Auszubildenden „Eisenbahner/innen im Betriebsdienst“, wie auch für die Weiterbildungsmaßnahmen lassen sich am Simulator optimal Schulungs- und Übungsfahrten absolvieren. Auch entsprechende Rangierfahrten, Sicherheitskonzepte, Bremsvorgänge und Signalsysteme können dargestellt und geübt werden.

Zusätzlich werden auch Überwachungsfahrten, die jeder Lokfahrer alle 6 Monate nachweisen muss, am Simulator durchgeführt.

„Der Simulator eignet sich hervorragend um Grundlagen zu vermitteln und bereits gelerntes zu vertiefen“, sagt Frederic Politzky, zuständig für die Aus- und Weiterbildung im Bereich Nord, „es ist anschaulicher als die trockene Theorie am Schreibtisch.“ Auch Geschäftsführer Wolfgang Birkin freut sich über die Anschaffung: „Es ist ein wichtiger

Schritt, um unser Unternehmen zukunftsfähig zu halten. Wir investieren in unsere Fachkräfte von morgen.“

Alle 3 Monate Wochen wechselt der Simulator vom EVU Nord zum EVU Süd, damit auch dort die Aus- und Weiterbildung am Simulator trainiert werden kann. Außerdem wird er Simulator für Ausbildungsmessen eingesetzt, um auf den Ausbildungsberuf des Eisenbahnfahrer im Betriebsdienst aufmerksam zu machen. Interessierte können sich so einen ersten Eindruck in die facettenreichen Aufgaben dieses Ausbildungsberufes verschaffen.

*Quelle und Foto: RheinCargo*

---

## LOGISTIKFORUM DISKUTIERTE MIT VERKEHRSMINISTER



Unter der Fragestellung „Logistikboom im Rheinland – Welche Grenzen setzt die Verkehrsinfrastruktur“ haben jetzt 70 Teilnehmer beim Logistikforum Rheinland mit NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst diskutiert. Darunter auch Jan Eckel, Geschäftsführer von RheinCargo.

Dabei war man sich einig, dass es intensiver Anstrengungen bedarf um die Infrastruktur an die wachsenden Verkehrsströme anzupassen. Nur so könne es gelingen, dass die Wirtschaft im Rheinland von dem Logistik-Wachstum profitiert. Ein besonderer Fokus müsse dabei auf den

Brücken liegen.

Schon in seiner Begrüßung ging Gregor Berghausen, Vorstandsmitglied der Logistikregion Rheinland und Hauptgeschäftsführer der IHK Düsseldorf, auf die Notwendigkeit ein, die Verkehrsinfrastruktur nicht nur zu erhalten, sondern bedarfsgerecht auszubauen. Neben dem Erhalt der Rheinbrücken müsse auch eine Verlagerung auf das Binnenschiff ernsthaft angestrebt werden.

NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst griff dies in seinem folgenden Impulsreferat auf. Die Verkehrsinfrastruktur sei in den letzten Jahren zu einem Risikofaktor für das Wirtschaftswachstum in Nordrhein-Westfalen geworden. Daher ist Logistikpolitik auch Wirtschaftspolitik. Er habe sich bewusst ambitionierte Ziele gesetzt, die Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht auszubauen und zu erhalten. Die Infrastruktur solle wieder zum „Ermöglicher“ für Wirtschaftswachstum werden.

Im Landeshaushalt sei mehr Geld für Straßen eingeplant als je zuvor. Um hierfür auch die notwendigen Planungskapazitäten vorzuhalten, setze er verstärkt auf externe Vergaben. Zudem wurden hierfür im Stellenplan des Landes für das Jahr 2018 insgesamt 50 zusätzliche Stellen geschaffen, von denen bereits etwa die Hälfte besetzt sei. Die Planung führe er im engen Dialog mit der Bauwirtschaft. So wolle er Vertrauen schaffen.

Zur Verbesserung der Baustellenkoordination habe er im Verkehrsministerium eine eigene Stabsstelle eingerichtet. Das Land habe mit zusätzlichem Geld weitere Schichten bei den Baufirmen eingekauft um Baustellen zu beschleunigen. Darüber hinaus wolle er sich für eine Änderung des Landesstraßenbaugesetzes einsetzen. Klagen gegen Bauprojekte sollen so künftig nicht automatisch eine aufschiebende Wirkung haben.

Bei dem Schienenprojekten Betuwe habe er den Druck auf die Kommunen erhöht, damit schneller mit der Bahn verhandelt werde. Zur Stärkung der Binnenschifffahrt werbe er beim Bund, damit dort die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung personell stärker aufgestellt werde.

In der folgenden Podiumsdiskussion wies Johann Vanneste, Vorsitzender der Geschäftsführung des Flughafens Köln/Bonn, darauf hin, dass die Einfuhrumsatzsteuer ein Standortnachteil gegenüber den Nachbarländern

sei. Zudem behindere die lange Dauer von Genehmigungsverfahren weitere Kapazitätserweiterungen.

Frank Sportolari, Managing Director UPS Germany, verdeutlichte die Bedeutung der Logistik als einer der landesweit größten Arbeitgeber. Allerdings müsse aktuell ein staubedingter Zeitverzug eingeplant werden. Dies führe zu Kostensteigerungen und gefährde Aufträge. Er habe das Ziel, in Städten gemeinsame Lager von Logistikdienstleistern aufzubauen. Von dort seien dann alternative Zustellmöglichkeiten umsetzbar. Verkehrsminister Wüst bestätigte, dass er dies gemeinsam mit der Wirtschaft umsetzen möchte.

Jan Eckel, Geschäftsführer von RheinCargo forderte, die Häfen auszubauen und gegen konkurrierende Flächennutzung zu sichern. Aktuell befinde sich die Binnenschifffahrt in einem Preiswettbewerb mit dem LKW.

Dass die Wirtschaft stark unter der überlasteten Infrastruktur leide, verdeutlichte nochmals Jürgen Steinmetz, stellvertretender Vorsitzender der Logistikregion Rheinland und Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein. Für den Ausbau sei ein langer Atem nötig. Zum Abschluss fasste Steinmetz die Forderungen an die Landesregierung zusammen. Die geplanten Projekte sollen schnellstmöglich umgesetzt werden. Hierfür ist es notwendig neue Planungs-Stellen zu schaffen und zu besetzen. Zudem müsse sich die Landesregierung für kürzere Plan- und Genehmigungsverfahren einsetzen.

Das Logistikforum Rheinland wurde ausgerichtet durch die Logistikregion Rheinland. Im Logistikverein Rheinland e. V. haben sich 32 Logistikunternehmen, Industrie- und Handelskammern, Wirtschaftsförderungseinrichtungen und Hochschulen mit dem Ziel zusammengeschlossen, das Rheinland als Logistikstandort zu stärken und weiterzuentwickeln.

Weitere Informationen zum Logistikregion Rheinland e.V. unter [www.logistikregion-rheinland.de](http://www.logistikregion-rheinland.de)

*Quelle: Logistikregion Rheinland e.V., Foto: Wilfried Meyer / Logistikregion Rheinland e.V., NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst (4.v.l) diskutierte beim Logistikforum Rheinland mit Frank Sportolari (Managing Director UPS Germany), Jürgen Steinmetz (Hauptgeschäftsführer IHK Mittlerer Niederrhein) Jan Eckel (Geschäftsführer RheinCargo) Gregor*

*Berghausen (Hauptgeschäftsführer IHK Düsseldorf), Günter Haberland (Vorsitzender Logistikregion Rheinland), Johann Vanneste (Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen Köln/Bonn) und Thomas Klann (stv. Vorsitzender Logistikregion Rheinland).*

---

## OCT SCHLIEßT SICH WESTBRABANT-KORRIDOR AN



Der Oosterhout Container Terminal (OCT) schließt sich dem Westbrabant-Korridor an, einer im Februar 2018 ins Leben gerufenen Kooperation zwischen Deepsea-Terminals, Binnenschifffahrts-Reedereien und Inland-Terminals.

Die Kooperation hat das Ziel, Containerfrachten auf der Schifffahrtsroute zwischen Tilburg, Moerdijk und dem Rotterdamer Hafen zu bündeln. Durch die Beteiligung von OCT steigt das Containervolumen auf dieser Route um rund 30 Prozent.

Im Rahmen der Zusammenarbeit werden Ladungen in den Terminals Moerdijk, Tilburg und Oosterhout für den Transport von und nach den Deepsea-Container-Terminals in Rotterdam gebündelt. Die Zusammenarbeit auf den Hauptkorridoren und die Bündelung von Frachten in und aus dem Hinterland ermöglichen eine optimierte Auslastung der Schiffe, wodurch sich die Wartezeiten an den Terminals verkürzen. Den Hafenbetrieb Rotterdam veranlasste dies im Februar 2018 dazu, die Zusammenarbeit der Partner in der Supply Chain im Westbrabant-Korridor finanziell zu unterstützen.

„Der Westbrabant-Korridor ist ein Paradebeispiel für Zuverlässigkeit und eine gute Zusammenarbeit zwischen starken Partnern in der Logistikkette. Aus diesem Grund schließen wir uns dieser Kooperation an“, sagt Arie Rietveld, Inhaber des OCT.

„Je mehr Containerfracht wir auf den Transportwegen vom und ins Hinterland bündeln können, desto besser. Denn umso schneller und effizienter kann die Abfertigung im Rotterdamer Hafen erfolgen“, ergänzt Emile Hoogsteden, Geschäftsführer für Container, Stückgut und Logistik beim Hafenbetrieb Rotterdam.

Der Westbrabant-Korridor ist eine wichtige Schifffahrtsroute zwischen dem Hafen von Rotterdam und dem Hinterland. Über 15 Prozent des Containervolumens in der Binnenschifffahrt von und zu den Terminals in Rotterdam werden über diesen Korridor befördert.

Seit Anfang 2018 arbeiten der Binnenschiff-Terminal Tilburg, die Combined Cargo Terminals in Moerdijk und Moerdijk Container Terminals (MCT) zusammen, um auf der Strecke zwischen Tilburg, Moerdijk und dem Rotterdamer Hafen ihre Frachten zu bündeln.

Die ersten Auswertungen seit Start der Zusammenarbeit zeigen, dass die Zahl der Abweichungen von vereinbarten Terminal-Slots im Westbrabant-Korridor nun etwa 75 Prozent unter dem Durchschnitt liegt. Außerdem legten an den Deepsea-Terminals in Rotterdam 30 Prozent weniger Binnenschiffe an. Das über die Straße beförderte Frachtvolumen ging im Ver-

gleich zum Vorjahreszeitraum um 20 Prozent zurück. Die durchschnittliche Call-Größe hat sich dank der Bündelung der Volumen verdoppelt, wodurch sich die Hafenaufenthaltszeit insgesamt um 30 Prozent verkürzte. Diese Ergebnisse zeigen, dass die Bündelung von Containerfrachten einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung des Verkehrsaufkommens im Hafen leistet.

*Quelle und Foto: Port of Rotterdam*

---

## NEUER FA-VORSITZENDER BINNENHAFENLOGISTIK



Werner Spionkowski, Geschäftsführer der Ruhrmann Logistik GmbH & Co. KG in Duisburg, ist neuer Vorsitzender des Fachausschusses Binnenhafenlogistik im Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLTV).

Er folgt damit auf den langjährigen Ausschussvorsitzenden und VVWL NRW e.V.-Delegierten Günther Haberland (geschäftsführender Gesellschafter M. Zietzschmann GmbH & Co. KG, Neuss), der sich altersbedingt nicht mehr zur Wahl stellte. Werner Spionkowski ist Mitglied und langjähriger Delegierter des VVWL NRW e.V. und seit Jahren Vorsitzender der Fachgruppe HafenLogistik im VVWL-Landesverband Spedition + Logistik.



Werner Spionkowski: „Die Logistik kann noch erhebliches Potential der Binnenschifffahrt heben.“ Das engmaschige Wasserstraßennetz mit seiner hohen Hafen- und Terminaldichte verstarke den ohnehin schon großen Standortvorteil Deutschlands für Industrie, Handel und Dienstleistungsbranchen, die für zusätzliche Beschaffungs- und Absatzwege mit logistischer Hilfe der Spedition auch gezielt das Binnenschiff nutzen könnten.

„Der jetzt mit der Erarbeitung des Masterplan Güterbinnenschifffahrt einsetzende politische Rückenwind, darf sich nicht allein auf den Einsatz der Verkehrsmittel richten, sondern muss das Gesamtsystem vernetzte Binnenschifffahrt beschleunigen“, fordert Werner Spionkowski. „Von geplanten Unterstützungsmaßnahmen müssen neben Reedereien, Terminals und Häfen deshalb auch die dort ansässigen Logistikdienstleister profitieren.“ Eine zentrale Forderung des DSLV bleibe, Förderungen und Erleichterungen für Straßenseitige Vor- und Nachlaufverkehre nicht allein auf den klassischen Kombinierten Verkehr mit Containern und Wechselbehältern zu beschränken, sondern für sämtliche Verkehrsträgerwechsel zu öffnen. Neben der wasserseitigen müsse deshalb auch die landseitige Infrastruktur zu den Umschlagspunkten verbessert werden.

Das Gesamtsystem Binnenschifffahrt wird nur im Zusammenspiel aller Beteiligten und vernetzt erfolgreich. „Es ist deshalb richtig, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für die Erarbeitung seines Masterplans auch die Expertise des DSLV einholt“, so Werner Spionkowski.

*Quelle: VWWL, Foto: NDH*

---

**WEITER IN DIE STÄRKUNG DER  
INFRASTRUKTUR INVESTIEREN.**



Im Rahmen des 15. ESPO-Kongresses in Rotterdam hat Allard Castelein die Europäische Union zu weiteren Investitionen in die Infrastruktur von Häfen und Hinterlandverbindungen aufgerufen, um so die Wirtschaft und Wettbewerbsposition Europas weiter zu stärken.

„Ein Hafen ist so stark wie seine Hinterlandverbindungen“, erklärte Castelein. „Und eine gute Infrastruktur zur Anbindung von Häfen und Hafenindustrie-Komplexen ist für den Wohlstand und die Beschäftigung in Europa ausschlaggebend.“ Er plädierte daher dafür, im nächsten Mehrjahreshaushalt der Europäischen Union zusätzliche finanzielle Mittel für den Ausbau dieser Infrastruktur bereitzustellen. Konkret nannte Castelein die Erweiterung des Connecting European Facility (CEF)-Förderprogramms für EU-weite Projekte rund um die Energiewende. Durch diese Projekte blieben Häfen zukunftssicher, lebendig, und wettbewerbsfähig. Mit diesem Aufruf schloss sich Castelein der jüngsten Erklärung der Organisation Europäischer Seehäfen (ESPO) sowie 40 weiterer Partnerorganisationen in Ljubljana vom 27. April 2018 an.

Zudem erinnerte Castelein an die aktuellen Herausforderungen in den Bereichen Geopolitik, Digitalisierung und Energiewende. Castelein appellierte auch an die Häfen, bei der Umsetzung der Ziele des Klimaabkommens von Paris Verantwortung und eine führende Rolle zu übernehmen. „Für eine echte Systemveränderung braucht es jedoch mehr“, betonte Castelein. „Bei diesem großen Umwandlungsprozess sind wir alle

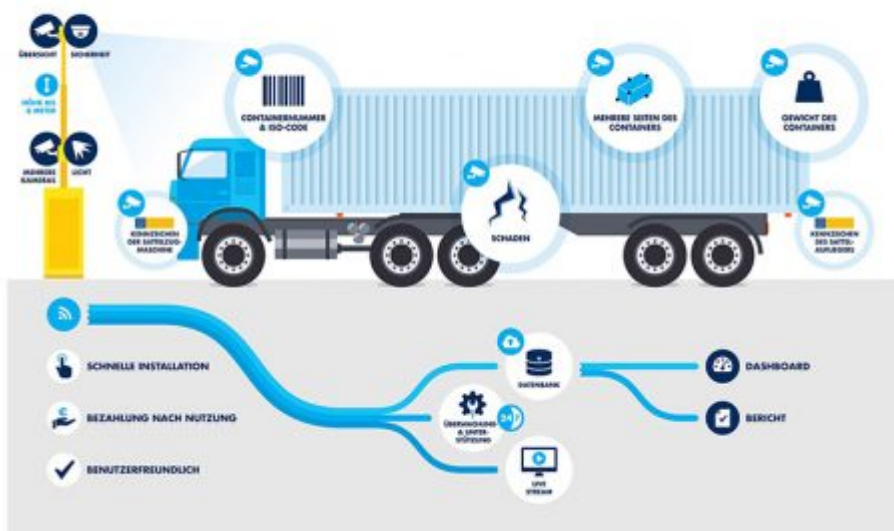
voneinander abhängig. Keine Organisation kann die Energiewende ohne Hilfe bewältigen. Wir alle sind aufgefordert, dem Thema Nachhaltigkeit hohe Priorität einzuräumen. Die Notwendigkeit einer Energiewende ist so hoch, dass sie außer der Zusammenarbeit und Tatkraft sämtlicher Beteiligter auch eine aktive Rolle und Politik der EU und staatlicher Stellen erfordert.“

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

## ROTTERDAM INVESTIERT IN TRACKING-SYSTEM

### MOBILE OCR

Ein besserer Einblick in die Logistikkette durch Digitalisierung ermöglicht eine effizientere Datenverarbeitung, schnellere Durchlaufzeiten am Terminal sowie eine bessere Planung des Transports und der Lagerung.



Der Hafenbetrieb Rotterdam, Certus Port Automation, ein Hersteller von Lösungen zur Identifikation und Verfolgungssystemen von Containern, sowie der Binnenschiffterminal in Tilburg haben ein gemeinsames Pilotprojekt zum effizienten Verfolgen von Container-Exporten gestartet.

Alle Lastkraftwagen, die in den nächsten drei Monaten das binnenländische Containerterminal in Tilburg anfahren und wieder verlassen, passieren ein neu entwickeltes Scannertor. Bei der Durchfahrt werden die LKWs anhand des Nummernschilds sowie Container anhand der Containernummer gescannt. Außerdem liefert der Scanner Bildmaterial, um den

Zustand des Containers bei Ankunft und beim Verlassen des Terminals zu dokumentieren. Dadurch können die Eigentümer der Ladung und der Terminalbetreiber das Verladen des Containers auf den Anschlusstransport genau verfolgen.

Die hohe Scan-Qualität und der nur geringe manuelle Aufwand im Terminal erhöhen die Effizienz der gesamten Supply Chain. Vergleichbare Identifikations- und Trackingsysteme sind bei Deepsea-Containerterminals im Rotterdamer Hafen schon seit längerem üblich. Eine leicht zu bedienende Variante des Systems wird nun zunächst am Standort Vossen-berg des Binnenschiffterminals Tilburg getestet.

Eine der Prioritäten des Hafensbetriebs Rotterdam ist es, gemeinsam mit den Supply-Chain-Partnern digitale Daten zu erschließen, um die Effizienz der Logistikkette weiter zu erhöhen. Deshalb übernimmt der Hafensbetrieb Rotterdam die Kosten für die Anschaffung des Scannertors. Im Gegenzug stellt der Hafensbetrieb dem Binnenterminal pro gescanntem Container einen geringen Kostenbeitrag in Rechnung.

Nach Abschluss der Testphase und Auswertung des Pilotprojekts kann bei positiven Ergebnissen die Erweiterung des Tests beschlossen werden.

*Quelle: Port of Rotterdam, Grafik: Certus Port Automation*