

UNTERNEHMEN UND GESCHÄFTSMODELLE



Bereits zum 9. Mal veranstalteten das Logistikcluster – das vom Verband Verkehrswirtschaft und Logistik (VVWL) NRW e.V. und dem LOG-IT-Club e.V. getragen wird – und der VVWL gemeinsam mit der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg am 13. Juni das BranchenForum SchiffahrtHafenLogistik.

Die Veranstaltung, die Michael Cordes von der Verkehrsrundschau moderierte, stand in diesem Jahr unter der Überschrift „Maritime Logistik 4.0 – Unternehmen und Geschäftsmodelle der Zukunft“ und stieß wieder mit rund 100 Teilnehmern aus Politik, Verwaltung, aus der Schiffahrt-, und Logistikwirtschaft, aus Industrie, Handel sowie aus Verbänden und den IHKs auf reges Interesse.

Dr. Christoph Kösters, Hauptgeschäftsführer des VVWL und Clustermanager Logistik NRW betonte in seiner Begrüßung die enorme Wichtigkeit einer besseren Vernetzung. Dabei machte er aber auch deutlich, dass sich zwar die Logistiker den Herausforderungen der Digitalisierung bereits vielfach auf breiter Front stellen würden. Für die nahe Zukunft müssten aber Antworten auf zahlreiche Fragen erarbeitet werden, beispielsweise wo in Zukunft die Wertschöpfung und Daseinsberechtigung der maritimen Logistiker liegt. Werden sich im Zuge der Digitalisierung Geschäftsmodelle anpassen können oder „disruptiv“ abgelöst? Welche Struktureffekte sind für See(hafen-)spediteure und die verschiedenen Carrier insgesamt zu erwarten? Um diesen Wandel zu bewältigen,

sei neben der Innovations- auch eine ausreichende Kapitalkraft der Logistik Voraussetzung.

IHK- Präsident Burkhard Landers, der als Hausherr begrüßte, lobte die beachtliche Bilanz von neun immer sehr hochkarätiger Veranstaltungen die das Logistikcluster NRW und der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW zusammen mit der IHK ausgerichtet haben. Das Branchenforum würde nicht nur regelmäßig mit Top-Rednern aufwarten, sondern würde auch aktive politische Arbeit leisten und Resolutionen mit großer Wirkung verabschiedeten. So sei die Liste mit den wichtigsten Verkehrsprojekten für das Hinterland – heute bekannt als Düsseldorfer Liste – ein zentrales Ergebnis dieses BranchenForums. Handlungsbedarf sah er vor allem beim Thema Fachkräftemangel: Sinkende Bewerberzahlen bei den Auszubildenden und ein weitgehend leer gefegter Arbeitsmarkt seien erst die Vorboten des demografischen Wandels. Darüber hinaus forderte er weiteren Bürokratieabbau und betonte den Stellenwert der Infrastruktur.

Dr. Hansjörg Rodi, CEO Germany and President Central and Eastern Europe Region, Kühne + Nagel (AG & Co.) KG., machte deutlich, dass die Digitalisierung der Branche nicht erst jetzt beginne. So habe sein Unternehmen Plattformen betrieben, seit es EDI-Verbindungen gab: „Ein Großteil unseres Geschäftes findet heute schon elektronisch statt.“ Ziel sei es, dass ein Container von A nach B gelangt, ohne dass ein Mensch eingreife. „Wir sind mitten drin in der in der Digitalen Transformation. Kühne + Nagel will auch hier Marktführer sein. Menschen werden wir aber auch in Zukunft brauchen, nicht zuletzt, da Transporte nicht immer so stattfinden, wie sie geplant waren, gerade außerhalb der Rennstrecken“, machte er deutlich. Auch schon vor dem Digitalen Zeitalter sei Transparenz das oberste Gebot gewesen, denn man könne kein Geld in dem Glauben verdienen, der Kunde bekäme die Ratenentwicklung auf dem Markt nicht mit. Dr. Rodi sieht in der maritimen Logistik auch auf absehbare Zeit keine disruptiven Entwicklungen bei der Digitalisierung. Dennoch war Dr. Rodi auch selbstkritisch: „Die Spediteure haben zu lange damit gelebt, dass die Kunden irgendwann schon ihre Sendungen in Auftrag geben. Was die Kunden jedoch genau umtreibt, damit haben wir uns die letzten Jahre nicht intensiv genug beschäftigt“.

Michael Wax, Mitgründer und CCO der FreightHub GmbH, stellte seine Plattform als „erste volldigitale Speditionsagentur“ vor, die durch eingesparte Kosten und rationalisierte Prozesse die Kundenzufrieden-

heit erhöhe. Die Speditionsbranche sei sehr stark fragmentiert, neben einigen Global Playern gebe es sehr viele kleine und mittelständische Speditionen, die sich keine eigene IT-Abteilung leisten könnten. Hier setze FreightHub an und würde der Branche helfen, sich besser zu vernetzen und transparentere Angebote zu erstellen. Über eine Kundenbefragung sei ermittelt worden, dass viele Kunden nicht mit den Leistungen der Spediteure, auch im maritimen Bereich, zufrieden sind. „Die Preise sind nicht transparent. Viele Verlagerer beklagen, dass nicht ersichtlich ist, für welche Leistung was zu zahlen ist“, sagte Wax. „Bis zu 72 Stunden auf eine Antwort nach dem Preis für einen Transport zu warten, ist den Kunden zu lang“, so Michael Wax weiter. Deshalb gäbe es bei Freight Hub „real time quotes“ (also Preise sofort auf Anfrage) und auch Angaben zu den Preisen einzelner Nebenleistungen, z.B. Terminalgebühren oder Fiskalverzollung.

Carsten Taucke, Vorsitzender der Geschäftsführung IMPERIAL Logistics International B.V. & Co. KG., bemängelte, dass in einigen Teilen der Branche oftmals noch so disponiert würde wie vor zwanzig Jahren. Man müsse begreifen, dass Digitalisierung kein reines Problem der IT, sondern vielmehr ein Top-Management-Thema sei. „Unsere Kunden erwarten schließlich bessere Prozesse und höhere Effizienz – Transparenz alleine reicht nicht aus.“ Damit sich aus dem Hype „Logistik 4.0“ ein nachhaltiges Geschäftsmodell entwickeln kann, ist eine Zusammenarbeit mit den führenden Köpfen der IT-Landschaft notwendig, da die Lösungen nicht von den Unternehmen im Alleingang erarbeitet werden können. Carsten Taucke stellte auch die eigene Lösung „IFMS“ vor und beschrieb anschaulich die Lehren daraus. Aus heutiger Sicht sei der Entwicklungsprozess von IFMS mit fast 5 Jahren deutlich zu lang gewesen. Mit den Erfahrungen aus IFMS würden aktuelle Digitalisierungsprozesse bei Imperial auch schon fast rasend schnell verlaufen (Stichworte: CREATHON, MVP). Ein Fazit: Gerade für die Binnenschifffahrt gelte es anders zu denken. Zudem biete Imperial hier den Akteuren kooperative Lösungen und die Mitnutzung von IFMS an.

Ralf Düster, Geschäftsführender Gesellschafter der Setlog GmbH, mahnte, dass bei aller Digitalisierung die Mitarbeiter abzuholen und mitzunehmen sind. Dabei sei die große Chance des Mittelstandes, sich mit lokalen Partnern gemeinsam aufzustellen und digital zu vernetzen. Die hierzu nötige IT-Landschaft und „Szene“ sei nicht nur in Berlin vorhanden, sondern vor Ort in NRW – unter anderem bei Fraunhofer oder dem „Industrial Data Space (IDS)“ – zu finden. Aber auch die analoge

Vernetzung habe immer noch ihren Stellenwert: „Im LogistikCluster NRW treffen sich seit zehn Jahren die Experten der Branche, um über Lösungen zu sprechen und sich auszutauschen“, lobte er.

Axel Götze-Rohen, Geschäftsführer Bargelink GmbH, betonte die europäische Spitzenposition seiner Plattform für die Binnenschifffahrt, auf der sich jeder an der Logistikkette Beteiligte registrieren könne. Ein großer Vorteil seiner Lösung sei die Neutralität der Plattform, die von allen Akteuren der Binnenschifffahrts-Supply Chain genutzt werde. Interessant sei, dass größere Kunden oftmals nicht die direkte Zusammenarbeit mit Partikulieren suchen würden, sondern vielmehr einen Spediteur beauftragen wollten, der sich um die Abläufe und evtl. auftretende Probleme bei der Durchführung kümmert. n kommt. Die Spediteure rief er auf, sich um Ausbildung und verstärkt um Duale Studien zu kümmern. „Wir brauchen in Zukunft Dolmetscher, die die Digitale Sprache beherrschen“, forderte er.

Kristin Kahl, Leiterin Abteilung New Business and Digitalization Contargo GmbH & Co. KG, verdeutlichte, dass die Digitale Transformation alle Bereiche der Unternehmen betreffe und von der Disposition bis hin zum Ladepersonal, Schiffsführer und Fahrer reiche. Beim operativen Schiffs- und Fahrpersonal solle man jedoch nicht auf komplizierte IT, sondern vielmehr auf Apps für das Smartphone setzen; dies sei nicht nur günstiger, sondern auch intuitiv bedienbar. Selbst wenn die Schnittstellen der Verkehrsträger auch in Zukunft anfälliger für Störungen blieben, würden diese durch zunehmende Digitalisierung vorhersehbarer und leichter zu lösen sein. Dabei würden jedoch die Arbeitsplätze zur einfachen Dateneingabe künftig wegfallen und die Mitarbeiter für höher qualifizierte Aufgaben zu schulen sein. Hilfreich sei auch hier eine branchenübergreifende Standardisierung der Prozesse, es wäre fatal, wenn zahlreiche Sonderlösungen entstehen würden.

Dr. Dieter Lindenblatt, Repräsentant des Hafens Antwerpen in Deutschland, sah in der Digitalisierung eine große Herausforderung für die Häfen. Mit Produkten und Initiativen wie APCS (Antwerp Port Community System), einem Netzwerk von Systemen und Lösungen für die digitale Kommunikation im Hafen zum Datenaustausch „business to government (B2G)“, „business to business“ (B2B) und „government agencies to government agencies (G2G)“ würde in Antwerpen die Digitale Zukunft vorbereitet und Lösungen entwickelt. Zur Entwicklung von Lösungen würden die Seehäfen auch intensiv untereinander kommunizieren, da die Kunden

selten an einen einzigen Hafen gebunden wären. Wichtige Aufgabe der Digitalisierung wäre vor allem die Effizienzsteigerung aller Verkehrsträger und deren Schnittstellen; der Modal Split würde sich zwar zugunsten von Bahn und Schifffahrt ändern, jedoch würden auch mehr Lkw unterwegs sein als heute.

Sebastian Schambach, Projektleiter, Transportation Sector, Oliver Wyman GmbH, kritisierte, dass Deutschland bei Investitionen in moderne Systeme nicht führend sei, obwohl das Land den Spitzenplatz in der Logistik innehat. In Bezug auf die Digitalisierung werde vielfach noch zu viel „in Prozessen gedacht und zu wenig hinsichtlich der Geschäftsmodelle. Die Entwicklung neuer Strukturen sei eng an geeignetes Personal gebunden, und gerade hier hätten es Startup-Unternehmen viel leichter als alteingesessene Logistiker, da sie in den sozialen Netzwerken heimisch wären, wo sie geeignete Leute abholen könnten. Generell werde sich der Spediteur als Bestandteil der maritimen Logistik langfristig im Zuge der Digitalisierung nicht selbst abschaffen, er werde sich aber anderen Wettbewerbssituationen und neuen Konkurrenten gegenübersehen.

Quelle und Foto: VWL, die Referenten v.l. Michael Wax, Ralf Düster, Dr. Christoph Kösters, Moderator Michael Cordes, Dr. Hansjörg Rodi, Kristin Kahl, Axel Götze-Rohen, Sebastian Schambach, Dr. Dieter Lindenblatt, Carsten Taucke, Burkhard Landers

**BUNDESFACHABTEILUNG WASSERBAU
GEGRÜNDET**



„Mit der Gründung der Bundesfachabteilung (BFA) Wasserbau erhält die technisch-politische Interessenvertretung des Wasserbaus mit seinen vielfältigen Aufgaben an Küsten, Flüssen und Kanälen eine feste Grundlage.“

„Als Ansprechpartner für Politik und Verwaltung wollen wir den Dialog mit dem Bundesverkehrsministerium und der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, aber auch mit privaten Auftraggebern über aktuelle Herausforderungen des Wasserbaus suchen“, so Dipl.-Ing. Thomas Groß, designierter Vorsitzender der BFA Wasserbau und Geschäftsführer Huelskens Wasserbau GmbH & Co. KG, Wesel, in Berlin.

Erste inhaltliche Schwerpunkte sieht Groß in der Reduzierung des Planungsdefizits und der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Wasserstraßenbereich, der Kommentierung von neuen technischen und umweltrechtlichen Vorschriften sowie der Mitarbeit bei der Nachwuchsgewinnung.

Die Mitgliederversammlung des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie hatte am 1. Juni die Gründung der neuen Bundesfachabteilung beschlossen. Die BFA Wasserbau ergänzt die bereits im Verkehrsbereich bestehenden Bundesfachabteilungen Straßenbau und Eisenbahnoberbau. Bislang sind 30 Unternehmen in der BFA Wasserbau organisiert, die zur konstituierenden Sitzung am 18. September 2017 in Duisburg zusammenkommen.

Der kommissarisch ins Amt gewählte Vorstand der BFA Wasserbau besteht aus:

- Ing Heinz Baltus, Geschäftsführer Hydro Wasser- und Tiefbau GmbH, Menz,
- Ing. Thoma Groß, (Vorsitzender), Geschäftsführer Huelskens Wasserbau GmbH & Co. KG, Wesel,
- Ing. Johann Maidl, Prokurist Reinhold Meister Wasserbau GmbH, Hengersberg, -Ing. (FH)
- Hansjörg Maier, Technischer Geschäftsführer SCHLEITH GmbH, Rheinfelden,
- Ing. Rolf Meischen, Standortleiter Spezialtiefbau Bereich Hamburg WAYSS & FREYTAG Ingenieurbau, Hamburg,
- -Ing. Helmut Renze, Geschäftsführer JOHANN BUNTE GmbH & Co. KG, Papenburg.

Quelle und Foto: Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

EHRUNG FÜR DUISPORT-CHEF ERICH STAAKE



Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG (duisport) ist vom Bundesverband Logistik (BVL) mit der Ehrennadel in Gold ausgezeichnet worden.

Der BVL würdigt damit Staakes „großes persönliches ehrenamtliches Engagement bei der Entwicklung der Logistikwirtschaft in Nordrhein-Westfalen und den Aufbau globaler Wirtschaftsbeziehungen.“

Quelle: duisport, Foto: BVL, BVL-Vorstandsvorsitzender Prof. Dr. Raimund Klinkner (rechts) übergibt Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, die Urkunde zur Ehrung mit der Goldenen Ehrennadel.

RUNDGANG DURCH DEN HAFEN IN NEUSS



Der Neusser Hafen blickt auf eine jahrhundertelange Tradition zurück. Die Geschichte des Hafens beginnt bereits in römischer Zeit. Danach erlangte er im Mittelalter große Bedeutung als wichtiger Handelsplatz.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wuchs aufgrund der industriellen Mühlen seine wirtschaftliche Strahlkraft in erheblichem Umfang. Heute hat sich der Hafen als zentraler Ansprechpartner für die Logistik, den Handel und die Industrie zur wichtigen logistischen Drehscheibe der Region entwickelt. Alte Speichergebäude, traditionsreiche Mühlenbetriebe und architektonisch ansprechende Städtebauten prägen das gegenwärtige Bild.

Ein durch Bauhistoriker Dr. Christian Frommert angeleiteter Rundgang um das Hafenbecken 1 mit Zugang auf den Brückenschlag eröffnet neue Perspektiven auf die Stadt. Die rund zweistündige Tour findet am 17. Juni statt und beginnt um 11 Uhr. Die Teilnahme kostet 8 Euro für Erwachsene. Kinder zwischen 7 und 14 Jahren zahlen die Hälfte. Um Anmeldung wird gebeten, da die Teilnehmerzahl begrenzt ist.

Information und Anmeldung:

Tourist Info Neuss

Büchel 6, Rathausarkaden

41460 Neuss

Telefon: 02131-4037795

E-Mail: tourist-info@neuss-marketing.de

www.neuss-marketing.de

Die Neusser Marketing GmbH & Co. KG ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Stadt Neuss und bewirtschaftet die Eventlocations Stadthalle und Zeughaus sowie den RennbahnPark. Ein weiteres wichtiges Ressort von Neuss Marketing ist die Tourist Information in den Rathausarkaden, denn Neuss bietet Besuchern ein reiches Kultur- und Freizeitangebot. Mit der Zukunftsinitiative Neuss (ZIN e.V.) ist Neuss Marketing eng verzahnt, wenn es um das Engagement für eine schöne Einkaufsatmosphäre in der Innenstadt geht.

Neben der Klassiknacht im Rosengarten, dem Stadtfest Zeitsprünge und zahlreichen weiteren Veranstaltungshighlights ist Neuss Mitglied im Hansebund der Neuzeit und beteiligt sich an der Ausrichtung eines jährlich wiederkehrenden Hansefestes. Im Jahr 2022 werden die Internationalen Hansestage in Neuss stattfinden. Höhepunkt im Veranstaltungskalender 2017 wird die Durchfahrt der Tour de France zusammen mit dem Aktionstag „Neuss on Tour“ zum Thema Nahmobilität sein.

Quelle und Foto: Neuss Marketing

BRUNSBÜTTEL PORTS BEWEIST KOMPETENZ



13 Windenergieanlagen mit mehr als 3.250 Tonnen Gesamtgewicht werden im Elbehafen Brunsbüttel umgeschlagen. Komplette Anlagen aus

Reußenköge bei Husum nach Crotone in Italien verschifft.

Im Elbehafen Brunsbüttel werden zwar regelmäßig die schweren und voluminösen Segmente von Windenergieanlagen gelagert und umgeschlagen. Das Besondere an diesem Projekt ist, dass es sich um 13 komplette Anlagen handelt, die in 2 Lots nach Italien verschifft werden. Es handelt sich pro Anlage um jeweils 1 Gondel, 1 Nabe, 3 Flügel und 3 Turmteile. Dazu kommt jeweils 1 Container mit Zubehör. Insgesamt müssen ca. 130 Teile bewegt werden, und jedes einzelne davon erfordert spezielles Know-how für schwere Lasten und sensibles Handling. Außerdem werden ausreichende Flächen benötigt, die der Elbehafen vorweisen kann. Eine schöne Aufgabe für die erfahrenen Logistiker bei der Brunsbüttel Ports GmbH!

Die ersten 7 Anlagen werden von dem unter holländischer Flagge fahrenden Seeschiff „EEMS DUNDEE“ in dieser Woche abgeholt. Die Anlagen wurden seit April dieses Jahres im Elbehafen angeliefert und auf der speziell für Schwergut konzipierten neuen Lagerfläche zwischengelagert. Die Anlagen standen ursprünglich in den Kögen der Gemeinde Reußenköge bei Husum.

Nach sorgfältig ausgearbeitetem Stauplan wird zunächst vorgestaut, d.h. die zuerst zu verladenden Teile werden von der Lagerfläche zur Pier gebracht. Dann wird verladen, und die nächsten Teile werden vorgestaut usw. Voll beladen tritt die „EEMS DUNDEE“ ihre Reise in Richtung Crotone an. Crotone liegt im Südosten Italiens in der Region Calabrien.

Geschäftsführer Frank Schnabel erläutert: „Häfen sind wichtige Bindeglieder in der Logistikkette der Windkraftbranche. Unsere Mitarbeiter verfügen über langjährige Erfahrung im Handling von Komponenten für Windenergieanlagen, und der Schwergutumschlag gehört zum täglichen Geschäft. Wir haben im Elbehafen die notwendigen Flächen und das notwendige Know-how für große und schwere Stückgüter. Es freut mich, dass wir diese besondere Kompetenz aus einer Hand erneut unter Beweis stellen dürfen.“

Die Windkraftbranche verlädt über den Elbehafen diverse Großelemente von Onshore-Windkraftanlagen. Dazu zählen unter anderem Turmsegmente mit Einzelgewichten von bis zu 65 Tonnen, Naben mit Gewichten bis zu

35 Tonnen, Gondeln und Statoren mit Gewichten von 50 Tonnen sowie Rotorblätter mit unterschiedlichen Längen. Zudem wurden bereits Transformatoren für Umspannwerke mit einem Stückgewicht von rund 260 Tonnen im Elbehafen umgeschlagen. Außerdem werden auch 20 Fuß-Container verladen, in denen sich sensible Komponenten für Windkraftanlagen befinden.

Die Anlagenteile erreichen den trimodal angebundenen Elbehafen über unterschiedliche Verkehrsträger. Über den Wasserweg oder über die Straße werden die Stückgüter in den Hafen transportiert, umgeschlagen und bis zum Weitertransport zwischengelagert. Seit 2015 werden Anlagenteile außerdem auch regelmäßig auf der Schiene per Bahntransport angeliefert.

Quelle und Foto: Brunsbüttel Ports

GESUCHT WIRD WIDERSPRUCHSTOLERANZ



Unternehmen stehen heute immer komplexer werdenden Aufgaben gegenüber und sind zu Innovation und mehr Flexibilität fast schon gezwungen, wenn sie erfolgreich sein wollen. Damit verändern sich die Schlüsselkompetenzen von Führungskräften.

In einem Artikel für die Fachzeitschrift zfo (Zeitschrift Führung + Organisation) beschäftigt sich Prof. Dr. Michaela Moser von der Europäischen Fachhochschule (EUFH) damit, wie Führungskräfte Widersprüche bewältigen können, die ihnen immer häufiger begegnen, je selbstbestimmter und flexibler die Mitarbeiter agieren.

„Flexible Unternehmen brauchen widerspruchstolerante Führungskräfte“, ist Prof. Dr. Moser, die an der EUFH den Bereich der Managementkompetenzen und das Institut für Persönlichkeitsentwicklung und Managementkompetenzen leitet, überzeugt. „Widerspruchstolerant sein heißt, komplexe Situationen erfolgreich zu meistern, bei denen es nicht möglich ist, Entscheidungen zu treffen, die ausschließlich positive Aspekte beinhalten.“ Und solche Entscheidungssituationen häufen sich in Unternehmen, die sich zunehmend von althergebrachten Hierarchien verabschieden.

Wenig widerspruchstolerante Führungskräfte neigen dazu, völlig negative Aspekte auszublenden oder abzustreiten. Das führt zu widersprüchlichen Botschaften an die Mitarbeiter oder zur Entscheidungsunfähigkeit. „Das findet man zum Beispiel in einer Situation, in der Mitarbeiter zu mehr Selbstständigkeit aufgefordert und zugleich in ihrer Autonomie beschränkt werden“, erklärt Prof. Moser. „Verunsicherung und Orientierungslosigkeit sind dann häufig die Folgen.“

Doch Widerspruchstoleranz kann man lernen. Wenn die Führungskraft erkennt, dass nicht eindeutig richtige oder falsche Entscheidungen trotzdem zweckdienlich sein können, dann ist schon viel gewonnen. Coachings zum Beispiel können dann einen Lernprozess in Gang setzen. Und wer erst einmal erfolgreich widersprüchliche Entscheidungssituationen bewältigt hat, für den wird es beim nächsten Mal schon deutlich einfacher sein.

„Widerspruchstoleranz wird bei Führungskräften oft ganz einfach vorausgesetzt“, so Prof. Moser. „Aber damit sind sie häufig überfordert. Es ist wichtig, sich bewusst zu machen, dass nicht nur die Unternehmen als Organisation lernen und sich wandeln müssen, sondern auch die darin tätigen Führungskräfte.“

Die Europäische Fachhochschule ist Teil der Klett Gruppe. Mit ihren 67 Unternehmen an 33 Standorten in 15 Ländern ist die Klett Gruppe ein führendes Bildungsunternehmen in Europa. Das Angebot der Gruppe reicht

vom klassischen Schulbuch bis zu modernen interaktiven Lernhilfen, von der Fachliteratur bis zur schönen Literatur. Darüber hinaus ist die Klett Gruppe der führende private Anbieter von Bildungs- und Weiterbildungsdienstleistungen. Die 3.605 Mitarbeiter in den Unternehmen der Gruppe erwirtschafteten im Jahr 2016 einen Umsatz von 537,3 Millionen Euro.

Quelle und Foto: EUFH

FÜHRUNG AM EPANCHOIR



Die Neusser Heimatfreunde laden Interessierte ein zur Besichtigung des frisch restaurierten Epanchoir am Mittwoch, 8. Juni 2017, um 17 Uhr.

Treffpunkt ist Nordkanalallee Ecke Selikumer Straße. Die Gruppe wird geführt durch Klaus Karl Kaster, 2. Vorsitzender des Vereins der Freunde & Förderer des historischen Nordkanals in Neuss e.V. Anmeldung über Kartenausgabe bei der Geschäftsstelle der Heimatfreunde, Michaelstr. 67 und in der Einhorn Apotheke.

Quelle: Vereinigung der Heimatfreunde, Foto: Tanja Pickartz

HHLA - SCHWIMMKRÄNE SCHLAGEN MASCHINE UM



Am HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) wurde am 1. Juni eine 126 Tonnen schwere, in China hergestellte Maschine zwischen einem Containerschiff und einem Binnenschiff umgeschlagen.

Die „CSCL Jupiter“ der chinesischen Reederei Cosco Shipping Lines hatte das Packstück aus Shanghai angeliefert. Der tonnenschwere Drehkocher misst 24 Meter in der Länge und hat einen Durchmesser von 4,40 Metern.

In der Nacht zuvor wurden am CTT die Container über dem Laderaum mit dem Packstück gelöscht. Die beiden HHLA-Schwimmkräne konnten dann am frühen Morgen den Drehkocher im Tandembetrieb aus dem Laderaum heben. Dazu mussten sie sich an der hoch aufragenden Bordwand des 366 Meter langen Containerschiffs zunächst zusammenkoppeln. Anschließend wurde die Ladung mit den Kränen versetzt und an Bord eines bereitliegenden Binnenschiffs wieder abgesetzt.

Thomas Lütje, Direktor Vertrieb bei der HHLA: „Diese Verladung unterstreicht die Flexibilität und Leistungsfähigkeit der HHLA-Containerterminals. Unsere Anlagen sind nicht nur hocheffiziente Spezialisten beim Containerumschlag, auch bei der Verladung von Schwergut bieten wir

beeindruckende Lösungen.“

Bei der umgeschlagenen Maschine handelt es sich um einen sogenannten Drehkocher (rotary cooker) für die Lebensmittelindustrie, mit dem Getreide oder Ölsaaten verarbeitet werden können. Er wurde in Shanghai hergestellt und in der chinesischen Hafenstadt auf die „CSCL Jupiter“ verladen. Mit dem Containerschiff war das Packstück 37 Tage bis Hamburg unterwegs. Unmittelbar neben dem CTT wurde es auf ein Binnenschiff umgeladen, das die Fracht über die Elbe bis nach Melnik (Tschechien) bringen soll. Von dort wird der Drehkocher auf dem Landweg seinen Bestimmungsort, die tschechische Stadt Olomouc, erreichen.

Quelle und Foto: HHLA

IMPERIAL KÜHLT SPEZIALCHEMIKALIEN



Produzenten aus Chemieindustrie, Chemiehandel und Pharmaindustrie haben zukünftig neue Möglichkeiten, Spezialprodukte in den Gefahrstofflagern von Imperial bei einer Temperatur zwischen 2 und 8° C gekühlt zu lagern.

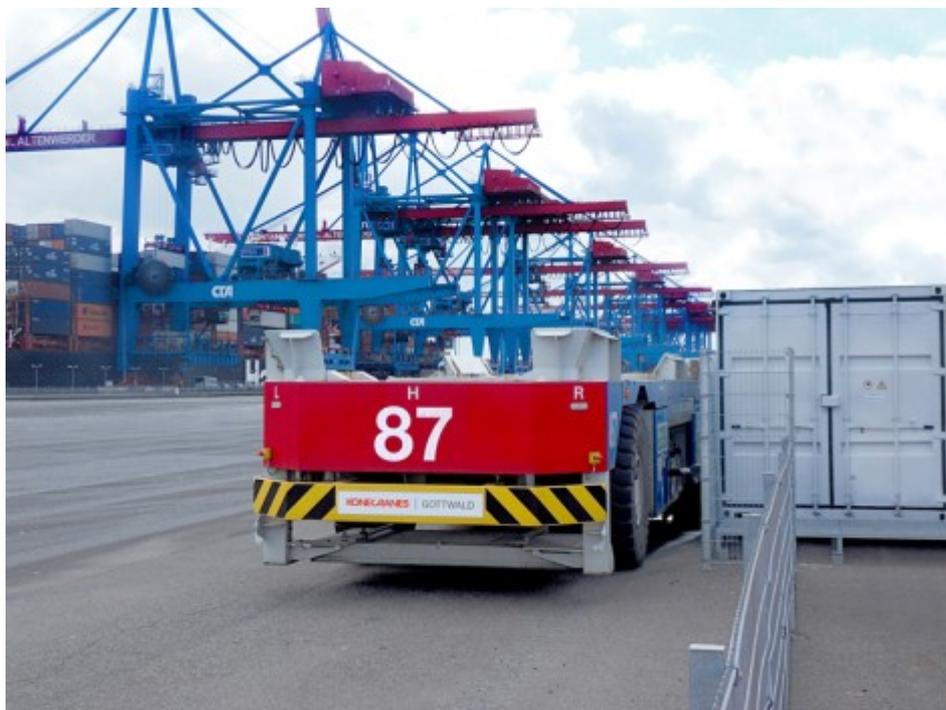
Im Gefahrstofflager am Standort Mannheim nahm Imperial jetzt einen separaten Kühllagerabschnitt in Betrieb. Damit reagiert der Logistikdienstleister auf zunehmende Nachfragen aus der Chemiebranche nach gekühl-

ten Lagerräumen für Stoffe der TRGS-Klassen 3 (entzündbare Flüssigkeiten) und 8 (ätzend). Vorangegangen war eine erhebliche Investition in Kühlaggregate und Lüftungsanlagen für den permanenten Luftwechsel zur Vermeidung von explosionsgefährlichen Luftgemischen, Messtechnik sowie bauliche Isolierungsmaßnahmen.

Unter gekühlten Bedingungen bleibt die Qualität und Haltbarkeit bestimmter hochwertiger Spezialprodukte länger erhalten, was besonders für hochsensible Endanwendungsbereiche relevant ist. Mit der Portfolioerweiterung in der Gefahrstofflagerung unterstützt Imperial die fortschreitende Entwicklung Deutschlands zum Produktionsstandort von Spezialchemikalien. Imperial kann entsprechend ausgerüstete Kühl- lagerkapazitäten innerhalb überschaubarer Zeit an allen Gefahrstoff- flagerstandorten einrichten. Der Standort Mannheim zählt zu den großen Gefahrstofflagern von Imperial. Auf einer Fläche von 27.000 Quadratme- tern stehen dort 43.000 Palettenstellplätze zur Verfügung.

*Quelle und Foto: Imperial Logistics International B.V. & Co.
KG, Bessere Produktqualität dank gekühlter Atmosphäre: Einlagerung von
Chemieprodukten unter gekühlten Bedingungen im Gefahrstofflager von Im-
perial am Standort Mannheim*

HAMBURG SETZT AUF LI-ION BATTERIE AGV



Konecranes, Pionier und technologischer Schrittmacher in der Terminalautomatisierung, hat von der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) einen Auftrag über 25 Konecranes Gottwald automatisierte Containertransportfahrzeuge (AGV) mit Lithium-Ionen (Li-Ion) Batterieantrieb für das Container Terminal Altenwerder (CTA) erhalten. Der Auftrag wurde im ersten Quartal gebucht.

Die Geräte sollen im Frühjahr 2018 zusammen mit sechs vollautomatischen Stromtankstellen geliefert werden und bedeuten für beide Unternehmen den nächsten Schritt in Sachen AGV Technologie.

Mika Mahlberg, Executive Vice President, Geschäftsbereich Port Solutions, Konecranes, freut sich über einen weiteren gemeinsamen Innovationsschritt mit der HHLA: „Der Auftrag ist in mehrererlei Hinsicht von Bedeutung. Er steht für Kontinuität sowohl in der Kundenbeziehung als auch bei der technologischen Weiterentwicklung. Zudem unterstreicht er unsere führende Rolle beim Zukunftsthema Terminalautomatisierung.“

Jens Hansen, Vorstandsmitglied und Chief Operating Officer der HHLA, erklärt: „Unser CTA mit seinem hohen Automatisierungsgrad ist schon heute wegweisend für den Containerumschlag der Zukunft, wozu die AGV Technologie wesentlich beigetragen hat. Mit der Li-Ion-Batterieantriebstechnik entwickeln wir uns im Sinne eines effizienten und nachhaltigen Containerumschlags konsequent weiter.“

HHLA und Konecranes verbindet eine langjährige Technologiepartnerschaft. Bereits im Jahr 2001 wurden die ersten AGV nach Hamburg geliefert. Waren diese noch mit diesel-hydraulischem Antrieb ausgestattet, folgten 2006 AGV mit diesel-elektrischem Antriebsstrang und 2011 dann Batterie AGV mit Blei-Säure-Batterien. Diese waren seinerzeit die ersten Batterie AGV am Markt. Insgesamt wurden bis heute fast 100 AGV in das CTA geliefert.

Der Batterieantrieb für AGV von Konecranes hat sich in automatisierten Terminals in Europa und den USA im zuverlässigen Flottenbetrieb etabliert. Rund 200 der ungefähr 650 seit 1991 ausgelieferten Geräte sind mit Batterieantrieb ausgestattet. Betreiber profitieren dabei von einem hohen Wirkungsgrad des Antriebsstrangs in Verbindung mit einem besonders geringen Energieverbrauch. Weiterhin werden die Lärmemissionen deutlich gesenkt und Abgasemissionen komplett aus dem Terminal verbannt. Durch die gegenüber diesel-hydraulischen bzw. diesel-elektrischen Antrieben geringere Komplexität verringern sich darüber hinaus die Wartungskosten spürbar.

Klaus Peter Hoffmann, Vice President, Integration, Konecranes: „Die Batterietechnologie für im Hafen eingesetzte AGV hat sich insbesondere in den vergangenen drei Jahren rasant weiterentwickelt. Als Technologieführer bei AGV nutzt Konecranes selbstverständlich auch die Ergebnisse dieser Dynamik für seine Kunden. Mit den Li-Ion-Batterien können wir Terminalbetreibern nun eine Batterie mit noch höherem Wirkungsgrad bei geringerem Eigengewicht sowie einer vergleichsweise bis zu dreimal höheren Anzahl Ladezyklen anbieten. Da Li-Ion-Batterien zudem rund viermal schneller geladen werden können, ist in Verbindung mit einer automatisierten Stromtankstelle auch ein Laden im Fahrzeug möglich. Dies erleichtert die Elektrifizierung von „Brown-Field“-AGV-Terminals, da auf größere Investitionen in die Infrastruktur verzichtet werden kann. Mit der Neuerung verhelfen wir AGV noch einmal zu einem Quantensprung in Sachen Wirtschaftlichkeit und stellen damit unsere Kontinuität als Pionier in einem Markt in stetem Wandel unter Beweis.“

Quelle und Foto: Konecranes