

MEHR SCHIFFE IN EINEM SICHEREN HAFEN



Im vergangenen Jahr kamen 29.646 Schiffe im Rotterdamer Hafen an. Das sind über 600 mehr als im Vorjahr (29.022 Seeschiffe). Die Anzahl der Unfälle ging von 159 auf 129 zurück.

Dabei war leider ein „schwerer Unfall“ zu verzeichnen. Es handelte sich um einen Zwischenfall mit einem Binnenschiff, das steuerlos wurde, da es mit dem Ruder eine Buhne überquerte.

Nach Angaben des (staatlichen) Hafenmeisters René de Vries hängt der Rückgang der Anzahl kleinerer Unfälle mit den Infrastrukturinvestitionen des Hafenbetriebs in den letzten Jahren zusammen. „Dank der neuen Bojenkonfigurationen und Dalben kam es zu erheblich weniger kleinen Kollisionen zwischen Dalben und Schiffen und trieben weniger Schubleichter bei schlechtem Wetter ab.“

Der Trend zu effizienteren Inspektionen setzte sich letztes Jahr unvermindert fort. Die Anzahl der Inspektionen ging dadurch in den vergangenen fünf Jahren von 11.000 auf ca. 8.500 zurück. So führten die Seehafenpolizei und der Hafenbetrieb 2017 erstmals gemeinsam Inspektionen in der Freizeitschiffahrt durch.

Die Anzahl kleinerer unbeabsichtigter Flüssigkeitseinträge ging signifikant zurück. Beim Hafenbetrieb ist man noch mit der Ursachenermittlung befasst. Vom Umfang her blieb die Menge der unbeabsichtigt ins Wasser gelangten Liter nahezu gleich. Die Ursache ist hauptsächlich ein Leck im Botlek-Gebiet.

Voriges Jahr nahm der Hafenbetrieb erstmals an einem Versuch mit autonomer Schifffahrt teil. Der Hafenmeister erwartet mittelfristig, dass die autonome Schifffahrt im Hafen an Bedeutung gewinnt und bereit ist das Verkehrsbegleitungssystem anhand einer Standardisierung vor. 2018 nimmt der Hafenbetrieb weiter an Versuchen teil, bei denen autonome Schifffahrt und autonomes Fliegen auch strukturell im Rahmen der eigenen Betriebstätigkeit eingesetzt werden.

2017 wurden weltweite Vereinbarungen zur internationalen Terminologie in der Schifffahrt getroffen, die für das PRONTO-Projekt bedeutsam sind. Mit dieser Online-Kommunikationsplattform werden Schiffsmakler und andere Operateure unterstützt. Es wird auf die Realisierung einer transparenten und effizienteren Planung von Dienstleistungen für Schiffe abgezielt; dazu gehören beispielsweise Lotsenaufgaben und die Nutzung von Terminal- und Bunkerdienstleistungen. Dadurch lassen sich Verzögerungen verringern. Inzwischen ist PRONTO eine funktionierende Anwendung. Sie wird im Rahmen einiger Pilotprojekte (mit Beteiligung von Maersk, Shell, MSC, verschiedenen Terminals und Service Providern) in Rotterdam getestet und genutzt. Die ersten Ergebnisse sind vielversprechend: In den ersten Pilotprojekten wurde ein Zeitgewinn von 20 % bei den Hafenanläufen realisiert. PRONTO wird 2018 weiterentwickelt. So wird das Modul **Shiptracker** verfügbar.

Durch den großen weltweiten Cyberangriff mit der Ransomware (Not-Petya), von dem weltweit Unternehmen betroffen waren, u. a. ein Containerumschlagunternehmen im Rotterdamer Hafen, galt dem Aspekt der Cybersicherheit in der zweiten Jahreshälfte im Allgemeinen erheblich mehr Aufmerksamkeit. Die Wirtschaft benötigte Unterstützung bei der Bewusstseins-schaffung im Bereich der Cybersicherheit und nutzte FERM in hohem Maße. Diese Plattform wurde 2016 u. a. vom Hafenbetrieb eingerichtet, um Unternehmen im Rotterdamer Hafen über Cybersicherheit zu informieren und zur Zusammenarbeit anzuregen. Im Rotterdamer Hafen hat der Hafenbetrieb gemeinsam mit nautischen Dienstleistern nun zum nautischen Krisenteam eine Organisationsstruktur entwickelt, mit der der Hafen erreichbar bleibt, wenn ein wichtiges Informations- und Kommunikationssystem ausfällt. Nächstes Jahr wird eine zentrale Meldestelle für Cybersicherheit geschaffen.

Der Hafenbetrieb fördert den Umstieg von Heizöl auf Flüssigerdgas als Kraftstoff für die Schifffahrt. In den vergangenen Jahren hat der Hafenbetrieb die Systeme und das Personal schon darauf vorbereitet,

dass es mit Flüssigerdgas angetriebene Schiffe geben wird. 2017 wurde die Cardissa als erstes LNG-Bunkerschiff in Rotterdam operationell. Die Gesetze und Vorschriften wurden im Hinblick auf das Bunkern von Flüssigerdgas weiter verschärft. „Wir erwarten, dass das Bunkern von Flüssigerdgas 2020 im Rotterdamer Hafen Gemeingut sein wird“, so René de Vries.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Kees Torn

INFORMIEREN KOMMT VOR STUDIEREN



Zwischen 16 und 18 Uhr bietet die Europäische Fachhochschule (EUFH) in Brühl, Neuss und Aachen an drei Donnerstagnachmittagen jeweils einen Workshop zur Studienorientierung für interessierte Schülerinnen und Schüler an.

Am 18. Januar in Brühl, am 25. Januar in Neuss und am 1. Februar in Aachen dreht sich alles um die immer vielfältigeren Ausbildungs- und Studienmöglichkeiten und um Wege zu mehr Orientierung im Dschungel der Möglichkeiten.

Neben vielen Informationen steht auch die Teilnahme an einem kostenlosen Persönlichkeitstest auf dem Programm. Natürlich informiert die Hochschule

Studieninteressierte sowie deren Eltern und Freunde zugleich auch über das duale, praxisnahe Wirtschaftsstudium in den Bereichen Logistik, Handel, Industrie, Wirtschaftsinformatik, Chemiemanagement, Wirtschaftsingenieur oder General Management.

Die Europäische Fachhochschule ist eine vom Engagement ihrer Kooperationsunternehmen und Studierenden getragene private, staatlich anerkannte Fachhochschule. Als erste Hochschule mit dualem Studienangebot hat sie das Top-Gütesiegel einer zehnjährigen Akkreditierung durch den Wissenschaftsrat erhalten.

Studienbeginn für das duale Studium ist jeweils zum Wintersemester. Vor Aufnahme des Bachelor-Studiums muss das hochschuleigene Assessment-Center erfolgreich absolviert werden. Studium und Ausbildung bzw. Training-on-the-Job dauern insgesamt drei bis dreieinhalb Jahre, wobei eine intensive Fremdsprachenausbildung, ein Auslandssemester (bei allen Studiengängen im Blockmodell) und Trainings zur Persönlichkeitsentwicklung in das Studium integriert sind.

Anmeldung zum Workshop:

<http://www.eufh.de/anmeldung-workshop-zur-studienorientierung/>

150 JAHRE MARITIME DIENSTLEISTUNG UND FORSCHUNG



Mit einem Tag der offenen Tür, einer Ausstellung im Internationalen Maritimen Museum Hamburg unter dem Motto „Über Wasser – Unter Wasser – 150 Jahre maritime Dienste in Deutschland“ sowie Vorträgen auf verschiedenen Veranstaltungen erinnern das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und der Deutsche Wetterdienst (DWD) an die Eröffnung der Norddeutschen Seewarte am 1. Januar 1868.

Das Datum markiert den Beginn der maritimen Verwaltung, der Meeresforschung und der maritimen Meteorologie in Deutschland.

Das BSH und der DWD öffnen am 21. April 2018 von 10.00 bis 17.00 Uhr die Türen ihrer Dienstgebäude in der Bernhard-Nocht-Straße 76 und 78 in Hamburg. Sie zeigen ihre Arbeit zum Beispiel im Rahmen der Seevermessung, der Wracksuche und der Herstellung von Papier- und elektronischen Seekarten. Die Besucherinnen und Besucher erhalten Einblick in die Prüfung von technischen Ausrüstungen an Bord. Sie lernen die Aufgaben der Behörden im Rahmen der Offshore-Windenergie kennen. Wesentliche Geräte und Einrichtungen für die Datenerhebung in Atmosphäre und Meer können besichtigt werden. Erstmals öffnet das BSH auch seine Labore zum Beispiel für die Kalibrierung von Geräten und die Einrichtung von Messketten zur Erhebung von Daten im Meer. Das Seewetteramt bietet einen Einblick in die Erstellung von Wettervorhersagen und Unwetterwarnungen, die Überwachung des weltweiten Klimas, die Wetterberatung von Kapitänen auf ihren Routen und für die Errichtung von Windkraftanlagen in der Deutschen Bucht. Auch Schiffstagebücher aus der Zeit der Norddeutschen und später Deutschen Seewarte werden ausgestellt.

Für Kinder gibt es auch ein Programm: Sie werden spielerisch an die maritimen und meteorologischen Themen herangeführt. Sie können dabei unter anderem ein „Kapitänspatent“ machen, Schadstoffe angeln, Flaschenposten basteln und als Würfelspiel die große Sommeraufnahme der Nordsee – eine jährlich stattfindende, sechs Wochen dauernde Forschungs- und Monitoringfahrt der BSH-Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler zur Bewertung des Zustands der Nordsee – nachvollziehen.

Besucherinnen und Besucher haben die Möglichkeit, an den Landungsbrücken ein Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff des BSH zu besichtigen und Einblick in die Arbeit an Bord zu gewinnen.

Vom 2. Juni 2018 bis voraussichtlich 30. August 2018 stellt das Internationale Maritime Museum Hamburg (IMMH) in Zusammenarbeit mit BSH und DWD die Arbeit der verschiedenen Bereiche der beiden Behörden vor. Es führt die Besucherinnen und Besucher in die Vergangenheit der maritimen Aufgaben, zeigt die historischen Geräte und Arbeitsweisen und spannt den Bogen in die Zukunft. Das Museum wird erstmals unter anderem Originaldokumente des Gründers der Norddeutschen Seewarte, Wilhelm Enno von Freeden, der Öffentlichkeit zugänglich machen.

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Deutscher Wetterdienst (DWD), Foto: BSH

SCHIFFER-BERUFSKOLLEG RHEIN MIT NEUER LEITUNG



Das europaweit anerkannte Kompetenzzentrum Schiff und Hafen, das Schiffer-Berufskolleg RHEIN in Duisburg-Homberg, steht ab sofort unter der Leitung von Dipl.-Ing. Klaus Paulus, dem bisherigen Stellvertretenden Schulleiter.

Das Schiffer-Berufskolleg RHEIN, Duisburg, ist mit seiner fachlichen Ausrichtung auf die Themenbereiche Schiff und Hafen bundesweit einzigartig und kann bereits auf mehr als 125 Jahre Tradition zurückblicken. Auszubildende der Binnenschifffahrt kommen aus dem gesamten Bundesgebiet sowie der deutschsprachigen Schweiz und Luxemburg im Rahmen ihrer Berufsausbildung einmal pro Jahr für 13 Wochen nach Duisburg, um die Berufsschule zu besuchen. Sie stellen die größte Berufsgruppe am Berufskolleg. Weitere Berufsgruppen sind die Fachkraft für Hafenlogistik sowie Bootsbauer.

Mit Beginn des neuen Kalenderjahres übernimmt nun Klaus Paulus, die Leitung am Schiffer-Berufskolleg RHEIN. Der gelernte Schiffbauer (Krupp Ruhrorter Schiffswerft in Duisburg) hat nach seinem Studium zum Diplom-Ingenieur im Fachbereich Maschinenbau an der Gerhard-Mercator-Universität Duisburg mit mehreren Semestern Schiffstechnik eine Ausbildung zum Redakteur beim Springer-VDI-Verlag, Düsseldorf, gemacht und verantwortete dort als Chefredakteur eine Fachzeitschrift und organisierte den Verlags-Internetauftritt.

Im Jahr 2005 wechselte er an das Schiffer-Berufskolleg und wurde nach einem Referendariat für Seiteneinsteiger Bereichsleiter Boots- und Schiffbau sowie stellvertretender Schulleiter. Er baute Bilinguale Bildungsangebote sowie die elektronische Lernplattform „moodle“ auf, die speziell für die Gruppe der Binnenschifferinnen und Binnenschiffer aufgrund der längeren Abwesenheiten von der Berufsschule wichtige Selbst-Überprüfungs- und Nachschlag-Plattform zur Vorbereitung auf den jeweils nächsten Schulblock ist.

International ist Klaus Paulus den Bildungspartnern durch mehrere europäische Projekte bekannt, die vorrangig mit den Bildungseinrichtungen des Netzwerkes EDINNA (edinna.eu), dessen Vize-Präsident er ist, sowie den Sozialpartnern durchgeführt wurden. Beispielhaft seien hier Standards für die Ausbildung von Trainern an Flachwasserfahrersimulatoren genannt. Für den Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI.eu) bei der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt in Straßburg arbeitet Klaus Paulus in der Arbeitsgruppe für Kompetenzstandards sowie in der gerade abgeschlossenen Arbeitsgruppe für technische Mindeststandards für Flachwasserfahrersimulatoren in der Binnenschifffahrt.

Nach weiteren fachlichen Schulungen absolvierte Klaus Paulus das Eig-

nungsfeststellungsverfahren (EFV) und konnte so nach Bestätigung durch die zuständige Schulaufsicht, den Schulträger (Stadt Duisburg) sowie die Schulkonferenz zum Schulleiter ernannt werden.

Für die Zukunft stehen dem Schiffer-Berufskolleg insbesondere die Herausforderungen durch die am 27. Dezember 2017 veröffentlichte EU-Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt bevor. Damit einher gehen die CESNI-Kompetenz-Tabellen, die die Standards für künftige Berufsausbildungen festschreiben. Bei der nationalen Umsetzung wird sich das Schiffer-Berufskolleg RHEIN aktiv beteiligen.

Quelle und Foto: Schiffer-Berufskolleg RHEIN

BAHN FREI FÜR 740-METER-NETZ: GÜTERBAHNCHIEFS ERFREUT



Nach einer positiven Bewertung des Bundesverkehrsministeriums hoffen die Chefs der großen deutschen Güterbahnen auf einen schnellen Ausbau des deutschen Schienennetzes für Güterzüge von 740 Metern Länge.

Nachdem das Bundesverkehrsministerium die Projekte für längere Güterzüge im Dezember positiv bewertet hat und diese im Bedarfsplan

hochgestuft werden, rechnen die Chefs von DB Cargo, SBB Cargo International, der Havelländischen Eisenbahn, der Hamburger Hafenbahn und der Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mit großen Verlagerungspotenzialen für die Güterbahnen. Von der Politik forderten die Güterbahnchefs nun eine zügige Gangart bei der Ertüchtigung des deutschen Netzes. Zur Zeit wird die heutige europäische Standard-Zuglänge von 740 Metern auf vielen Strecken in Deutschland nicht erreicht. Oft wegen geringfügiger Netzbeschränkungen verkehren nur 11 Prozent der Züge hierzulande in normaler Länge. Das Bundesverkehrsministerium kalkuliert den Aufwand für die Beseitigung aller Netzengpässe auf 405 Millionen Euro und schätzt den Kosten-Nutzenfaktor mit 4,8 als sehr hoch ein.

Der Vorstandsvorsitzende von DB Cargo, Roland Bosch, sagte: „Wir begrüßen die Entscheidung des Bundes, ein mit 740-Meter-Zügen befahrbares Netz in Deutschland zu schaffen. Damit wird ein wesentlicher Produktivitätshebel der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Zuglänge, deutlich verbessert. Mit einer Standardzuglänge von 740 Metern erhöhen wir die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber dem Lkw in puncto Preis und Qualität.“

Auch der Leiter der Hamburger Hafenbahn, Harald Kreft zeigte sich erfreut über die Bewertung des Bundesverkehrsministeriums: „Ich bin sehr froh über die Priorisierung des 740-Meter-Netzes durch die Politik. Ein durchgängig auf 740 Meter ausgebautes Netz wird für die bereits gut ausgelasteten Züge vom Hamburger Hafen ins Hinterland aus dem Stand einen deutlichen Effizienzgewinn generieren.“ Für den kombinierten Verkehr im Hamburger Hafen brächten die 740 Meter langen Züge deutlich spürbare Effizienzgewinne, rechnete Kreft vor. „Im kombinierten Verkehr bedeutet dies je Zug zwischen acht und zwölf Container mehr. Dieser weitere Produktivitätsschub des Schienengüterverkehrs wird allen an der Logistikkette Beteiligten zu Gute kommen und – last but not least – der Umwelt.“

Ludolf Kerkeling, Vorstand bei der Havelländischen Eisenbahn (HVLE), betonte den Zusammenhang zwischen Effizienzgewinnen beim Schienengüterverkehr und den Klimaschutzzielen der Politik. „Ich freue mich außerordentlich, dass die von mir erwartete positive Entscheidung für die 740 Meter-Züge nun gefallen ist. Dies ist ein wichtiger Schritt für eine Effizienzsteigerung und damit Stärkung des Schienengüterverkehrs. Ich fordere die Politik aber gleichzeitig auf, auch die anderen vom

Verkehrsministerium gemeinsam mit den Bahnverbänden erarbeiteten Punkte aus dem Masterplan Schienengüterverkehr zügig anzugehen und umzusetzen, damit der Verkehrssektor in die Lage versetzt wird, durch Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene die Klimaschutzziele zu erreichen.“

Für Michail Stahlhut, Vorstand von SBB Cargo International, sind die deutschen Netzengpässe inzwischen ein Hindernis für den gesamten europäischen Schienengüterverkehr. Der Ausbau des 740 Meter-Netzes sei ein erster wichtiger Schritt: „Mit dem 740-Meter-Netz erreichen wir im europäischen Schienengüterverkehr einen großen Effizienzschub. Wir sind jedoch noch nicht am Optimum angekommen. Der Rastatt-Unterbruch hat uns gezeigt, dass wir umdenken müssen. Unsere Infrastrukturen müssen dringend internationaler werden. Das funktioniert nur mit einem Infrastrukturmanagement aus einer Hand. Der Schienengüterverkehr ist europäisch, das Infrastrukturmanagement muss europäisch werden. Interoperabilität auf dem gesamten Korridor ist die Forderung.“, sagte Stahlhut.

Armin Riedl, Geschäftsführer der auf den alpenquerenden Güterverkehr spezialisierten Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion, sieht das 740-Meter-Netz als Einstieg für deutlich längere Züge. „Der Ausbau des 740-Meter-Netzes ist von elementarer Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Denn nur auf Basis dieser Infrastrukturerweiterung kann man die Systemstärke der Eisenbahn wirklich nutzen, nämlich lange und schwere Züge über große Distanzen zu befördern. Zur Verstärkung dieses Effektes sollte die Standard-Zuglänge von 740 Metern in Deutschland beispielgebend sein für den Aufbau eines europäischen 740-Meter-Netzes. Perspektivisch kann diese Diskussion aber nur der Einstieg sein in die weitere Erhöhung von Zuglängen auf 900 Meter oder mehr. Wagen und Lokomotiven können das heute schon aus technischer Sicht völlig problemlos. Einzig die Infrastruktur hindert uns, diese Effizienzgewinne zu realisieren.“

Der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege, verlangte von der Politik einen klaren Zeitplan für das 740-Meter-Netz. „Nachdem das Bundesverkehrsministerium die Bewertung abgeschlossen hat, sollten die Maßnahmen schnell finanziert und umgesetzt werden.“ Flege verwies auf den hohen Nutzen-Faktor bei vergleichsweise geringen Kosten. „Die Maßnahmen bringen volkswirtschaftlich und klimapolitisch einen hohen Nutzen und sind zugleich wenig aufwendig. Es handelt sich oft nur um

das Versetzen von Signalen und das Verlängern von Überholgleisen“, sagte Flege und mahnte mit Blick auf die europäischen Nachbarn zu einer Beschleunigung beim Planungsrecht und bei der Umsetzung. „Wir brauchen eine Planfeststellung aus einer Hand auch für die Schiene. In den EU-Nachbarländern sind längere Züge bereits im Einsatz. In Dänemark verkehren Züge von 835 Metern Länge, Frankreich plant ab 2018 bereits mit 1000 Meter langen Güterzügen“, sagte Flege. Laut EU Kommission sollen spätestens im Jahr 2030 alle Strecken des europäischen Kernnetzes für mindestens 740 Meter lange Züge geeignet sein.

Quelle: Allianz Pro Schiene e.V., Foto: HHM

WEBINAR LIEFERKETTENOPTIMIERUNG



Matthijs van Doorn, Logistikmanager des Hafens Rotterdam nahm jetzt am zweiten deutschsprachigen Webinar von Nieuwsblad Transport teil.

Gemeinsam mit Gilbert Bal von Maersk, John Touw von Karl Gross und Andreas Hilden von EGS wurde das Thema „Lieferkettenoptimierung von Bayern nach Rotterdam“ besprochen, ein aktuelles Thema, nun da der Hafen auf ein Rekordjahr zusteuert.

Am Tisch besprochene Themen waren die Hafenleistung, die Verfügbarkeit von Ausrüstung im Hinterland und Lieferkettentransparenz.

[Hier](#) ist es möglich, das Webseminar erneut anzusehen und anzuhören.

WÜST BEI VERABSCHIEDUNG VON WOLFGANG STROMPS



Im Anschluss an die diesjährige Mitgliederversammlung des Verband Spedition und Logistik Nordrhein Westfalen in Bergisch Gladbach wurde der langjährige Vorsitzende Wolfgang Stromps verabschiedet.

Über 20 Jahre hat Wolfgang Stromps im Vorstand des Verbandes mitgearbeitet, davon 13 Jahre als Vorsitzender. Wolfgang Stromps hat in diesen Jahren große Verdienste für die Spediteure in Nordrhein-Westfalen erzielt. Seine Kontakte in Politik und andere Wirtschaftskreise halfen, die Reputation des Verbandes zu stärken.

Wolfgang Stromps wurde auf der Mitgliederversammlung zum Ehrenvorsitzender gewählt. Sein Nachfolger im Amt des Vorsitzenden ist Heinz Scharrenberg. Beide gaben in launigen Reden zur Verabschiedung einige Anekdoten zum Besten. Außerdem wurden: Michael P. Brauner und Max Schmirler gewählt.

Insbesondere freute sich Wolfgang Stromps, dass der ehemalige Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, Harry Voigtsberger a.D. (2010

– 2012) auch bei seiner Verabschiedung anwesend war. Laudator an diesem Abend war der aktuelle Verkehrsminister Hendrik Wüst, der eine Laudatio anlässlich der Verabschiedung hielt und über die verkehrspolitische Lage in Nordrhein-Westfalen sprach.

Quelle und Foto: VSL

ROTTERDAMER HAFEN 2050 EMISSIONSFREI



2050 ist der Rotterdamer Hafen immer noch ein Epizentrum wirtschaftlicher Tätigkeit mit vielen Arbeitsplätzen. Sie werden dann jedoch von nahezu emissionsfreier Industrie und Schifffahrt geschaffen.

Mehr noch: Wiederverwertung von Abfall wird die normalste Sache der Welt sein. Digitalisierung und neue Technologien machen den Hafen noch sicherer und gesünder. Und das menschliche Maß wird noch ausschlaggebender sein. Sehen Sie hier die langfristige Vision von Remco Neumann, dem Programmmanager Unternehmerische Gesellschaftsverantwortung (CSR) des Hafensbetriebs Rotterdam, die seiner Meinung nach näher rückt, als man annehmen könnte.

„Prognosen sind schwierig, sicherlich wenn es um die Zukunft geht.“ Dennoch wagt es Neumann, im Bereich der Nachhaltigkeit dreißig Jahre in die Zukunft zu schauen. „Eine nahezu oder dann sogar völlig emis-

sions- und lärmfreie Industrie und Logistik sind realistisch. Gegenwärtig sind wir uns dessen bewusst, dass das Wachstum im Industriezeitalter mit unerwünschten Effekten einherging. Im Jahr 2050 wird es keine Lärmbelästigung und keine Luftverschmutzung bzw. keinen Klimaeinfluss mehr geben. Es wächst das Bewusstsein, dass es so sein muss und das es auch möglich ist.“

Seine Zuversicht leitet Neumann nicht aus den gegenwärtigen Zahlen her. „Im Hafen und in den Niederlanden arbeiten wir gegenwärtig noch mit nur 6 % erneuerbarer Energie. Das wird jedoch exponentiell steigen.“ Wie es genau vor sich gehen wird, kann der CSR-Manager nicht voraussagen, aber dass es passieren wird, da ist er sich ganz sicher. „Technologisch ist jetzt schon sehr viel möglich. Vollständig funktionsfähige Autos fahren bereits mit Wasserstoff und Sonnenenergie. Letztes Jahr ist ein mit Sonnenenergie betriebenes Flugzeug um die ganze Welt geflogen. Jetzt geht es um die Maßstabsvergrößerung. Ich sehe optimistisch, was uns die Technologie beschermen wird. Schauen wir dreißig Jahre zurück. Da kamen gerade die ersten PC, es gab noch kein Internet und ein mobiles Telefon war noch ziemlich exotisch. Wenn man das mit heute vergleicht... So müssen wir auch das Jahr 2050 sehen.“

Trotz der Möglichkeiten der Technologie, ist sie nicht die treibende Kraft hinter der Nachhaltigkeitsrevolution, die auf uns zukommt. „Es geht hier um einen Geisteswandel in den Köpfen der Menschen. Die Gesellschaft verlangt immer nachdrücklicher, dass Nachhaltigkeit zur Norm wird. Das ist es, was die Dinge in Gang vorantreibt. Dadurch wird weitere Elektrifizierung sicherlich kommen und Dinge wie Sonnenenergie, Wasserstoff und Gezeitenstrom, die gegenwärtig noch in der Entwicklung sind, werden demnächst alltäglich zur Befriedigung unserer wachsenden Nachfrage nach sauberer Energie beitragen.“

„Man sieht den Geisteswandel auch in der Wirtschaft Fuß fassen. Große Unternehmen wie Unilever und Heineken stellen im Bereich der CO₂-Senkung immer höhere Anforderungen an ihre Lieferanten und Spediteure.

Nachhaltigkeit stellt bei ihnen ein wichtiges Auswahlkriterium dar. Damit wird die Nachhaltigkeit immer häufiger zu einem Wettbewerbsfaktor. Dieses ökonomische Prinzip lässt sich nicht aufhalten. Die nachhaltige Gesellschaft wird sicherlich kommen. Deswegen sollte man lieber aktiv an ihr teilnehmen. Das tun wir auch als Rotterdamer Hafen. Es gibt bereits vollständig elektrische Containerterminals und hybride

Schiffe, Restwärme und CO2 werden bereits wiederbenutzt und die Nutzung der Sonnenenergie nimmt rapide zu. Gegenwärtig liegt die Stromerzeugungskapazität im Hafen bei 1,6 MW. Es wird erwartet, dass sie sich im Jahr 2020 bereits verzehnfacht haben wird.“

Nachhaltigkeit ist mehr als nur Umwelt und Klima. Es geht auch um eine sichere und gesunde Umgebung sowie um Menschen und ihre Arbeit. Nach Meinung von Neumann gehen diese Themen oft Hand in Hand. „Weniger Ausstoß und Lärm bedeutet auch eine gesündere Wohnumgebung. Sicherheit hatte immer schon Priorität.“ Aufgrund der Robotisierung und der Digitalisierung werden Arbeitsplätze abgebaut, aber es kommen auch neue dazu. „Wichtig ist es, dass wir uns bewusst sind, dass die Arbeitswelt auch einem Wandel unterliegt und dass wir uns darauf vorbereiten. Das tun wir zum Beispiel, indem wir dieses Thema auf die Agenda unseres Nachhaltigkeitsprogramms setzen. Und auch indem wir mit den im Hafen ansässigen Unternehmen und ihren Mitarbeitern in einen Dialog treten. Es gibt das Risiko, dass manche Gruppen außen vor bleiben werden, aber auch diesen Punkt werden wir zweifellos lösen. Mehr noch, ich denke, dass der Hafen im Jahr 2050 noch inklusiver sein und unterschiedlichen Bevölkerungsschichten noch mehr Arbeit und Wohlstand bieten wird als heute.“

Quelle und Foto: Port of Rotterdam

TREIBER DES CHEMIEMARKTS VON MORGEN



DHL Global Forwarding, der Luft- und Seefrachtspezialist von Deutsche Post DHL Group, hat Logistikexperten aus der Chemiebranche ins belgische Antwerpen eingeladen.

Gegenstand der diesjährigen globalen Chemiekonferenz waren die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen in der Chemieindustrie sowie die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Wertschöpfungskette. Der globale Chemiemarkt hat sich sehr positiv entwickelt. Seit 2006 hat sich der Umsatz der Chemieindustrie verdoppelt, und allein im Jahr 2016 wurden weltweit Chemieprodukte im Wert von fast 4,6 Billionen Euro verkauft. Bis 2035 dürfte der Markt ein Volumen von schätzungsweise 5,6 Billionen Euro erreichen. Mit diesem Wachstum gehen aber auch neue Herausforderungen einher.

„Die Chemieindustrie befindet sich in einer Phase nachhaltigen Wandels, die auf vielfältige Veränderungen – sowohl innerhalb als auch außerhalb der Branche – zurückzuführen ist. Diese Entwicklung hat erhebliche Auswirkungen auf die Lieferketten der Chemiebranche und erfordert kreativere Lösungsansätze. Unsere globale Chemiekonferenz bietet eine Plattform, in dessen Rahmen Debatten angeregt, Ideen ausgetauscht und der Dialog zwischen sämtlichen Beteiligten der Lieferkette gefördert werden sollen“, erläutert Michael O’Hara, Global Head of Chemicals bei DHL Global Forwarding.

Die Lieferketten von heute werden sich zunehmend zu digitalen Wertschöpfungsnetzwerken entwickeln und erhebliche Veränderungen für

die Geschäftswelt mit sich bringen. Chemieunternehmen werden wachsende Datenmengen bewältigen müssen, wozu sie umfangreiche Rechenkapazitäten und neue Algorithmen benötigen. Erforderlich sind deshalb auch neue Lieferkettenlösungen, um die Möglichkeiten des technologischen Wandels voll ausschöpfen und potenzielle Risiken durch externe Faktoren frühzeitig erkennen zu können.

Der Transport besonders sensibler und hochwertiger Produkte in der Chemiebranche macht es in zunehmendem Maße erforderlich, mögliche Risiken und Störungen in der Lieferkette zu identifizieren, um frühzeitig auf Gefahren reagieren und sie gleichzeitig minimieren zu können. Zu diesem Zweck hat DHL die Risikomanagement-Lösung DHL Resilience360 entwickelt. Das Tool analysiert in Echtzeit, ob Schiffe, Züge oder Lkws auf ihren Transportrouten mit Problemen konfrontiert werden. Dazu verknüpft die Plattform Informationen über Naturkatastrophen, gesellschaftspolitische und andere Risiken mit dem globalen Produktions- und Distributionsnetzwerk der Kunden. Dadurch können Kunden weit vor einer kritischen Situation alternative Transportwege finden oder gar die Ladung stoppen lassen.

„Dank Tools wie Resilience360 können Versender Risiken in der Lieferkette frühzeitig erkennen und proaktiv reagieren. Solche Tools werden bald unverzichtbar sein“, erklärt An D’Haenens, Global Manager Compliance, Sustainability & Logistics Enablement bei DuPont, Belgien.

Die Prozesse entlang der Lieferketten können nicht nur durch den Einsatz digitaler Steuersysteme optimiert werden. Auch die Bereitstellung differenzierter Logistikdienstleistungen bietet mehrere Vorteile. Zu diesem Ergebnis kommt das neue White Paper „Differentiated Logistics Services“ von DHL Global Forwarding. In der Studie werden zwei Tools vorgestellt: der „Logistics Service Cube“ und die „Cost-Benefit Scale“. Sie sollen Akteuren der Chemieindustrie helfen, in einem relativ neuen und noch weitgehend uner-schlossenen Tätigkeitsfeld die bestmöglichen Entscheidungen zu treffen.

Mit dem „Logistics Service Cube“ können Unternehmen systematischer den richtigen Logistikservice für ein Produkt, einen Lieferkettentyp oder das jeweilige Kundensegment bestimmen. Auch die „Cost-Benefit Scale“ soll die Auswahl geeigneter Maßnahmen und Lösungen vereinfachen, indem

sie die Wirkung differenzierter Logistikleistungen „quantifiziert“. Das erhöht die Transparenz und ermöglicht bessere Risikobewertungen – zum Beispiel in Bezug auf Umsätze, Verkaufspreise und Logistikkosten.

Das neue White Paper für die Chemieindustrie Differentiated Logistics Services ist hier zum Download

verfügbar: www.dhl.com/chemical-logistics

Quelle und Foto: Deutsche Post DHL Group

MIRIAM MAES FOLGT RUTGER VAN SLOBBE



Miriam Maes wurde zur Vorsitzenden des Aufsichtsrates des Hafenbetriebs Rotterdam ernannt. Das wurde vom Aufsichtsrat beschlossen. Frau Maes war schon seit dem 1. Januar 2016 Mitglied des Aufsichtsrates.

Sie folgt Rutger van Slobbe nach, der seit 2006 Mitglied und seit Mai 2011 Vorsitzender des Aufsichtsrats war. Die dritte Amtszeit von Van Slobbe endet am 1. Januar 2018.

Miriam Maes: „Ich bin bereits seit zwei Jahren ein engagiertes Mitglied des Aufsichtsrates des Hafensbetriebs und es ist mir eine sehr große Ehre, dass ich in den kommenden Jahren den Rat leiten darf. Der Hafen befindet sich in einer für ihn sehr interessanten Zeit, die künftig viele Veränderungen für den Hafen-Industriekomplex mit sich bringen wird. Ich hoffe, in dieser Rolle meinen Beitrag dazu leisten zu können.“

Rutger van Slobbe: „Ich bin froh, dass wir mit Miriam Maes eine ausgezeichnete Vorsitzende für den Aufsichtsrat gefunden haben. Ich habe seit 2016 sehr gerne mit ihr im Aufsichtsrat zusammengearbeitet und bin überzeugt, dass sie diese wichtige Rolle beim Hafensbetrieb auf eine ausgezeichnete Weise erfüllen wird. Nach der Höchstzahl von drei Amtszeiten als Aufsichtsratsmitglied und Vorsitzender nehme ich Abschied und schaue auf eine Zeit zurück, in der der Hafensbetrieb sich stark und flexibel gezeigt hat, insbesondere im Licht der großen Veränderungen, die aufkamen und weiterhin aufkommen werden.“

Allard Castelein, CEO Hafensbetrieb Rotterdam: „Der Hafensbetrieb schuldet Rutger van Slobbe zuallererst großen Dank, da er in den letzten zwölf Jahren seine Rolle als Aufsichtsratsmitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrates ausgezeichnet erfüllt hat. Mit Miriam Maes heißen wir eine neue Vorsitzende willkommen, die wir als ein sehr kundiges Aufsichtsratsmitglied kennen, das für den Hafen sehr relevantes, umfangreiches Fachwissen mit einem scharfen Blick kombiniert, den ein Aufsichtsrat haben muss. Wir wünschen ihr in dieser neuen Rolle viel Erfolg.“

Mit der Ernennung von Miriam Maes entsteht im Aufsichtsrat eine offene Position, die in absehbarer Zeit besetzt werden wird.

Rutger van Slobbe wurde am Donnerstag, 14. Dezember, dem Tag des Hafens, der Große Anker des Hafensbetriebs Rotterdam überreicht. Die **höchste Auszeichnung** des Hafensbetriebs wurde bislang nur fünf Mal überreicht. Van Slobbe erhielt die Auszeichnung von Allard Castelein, CEO des Hafensbetriebs Rotterdam, als Zeichen des Danks für seinen großen Beitrag, den er in unterschiedlichen Funktionen in seiner langen Karriere zur Entwicklung des Rotterdamer Hafens geleistet hat.

Miriam Maes (1956) verfügt über eine breite, internationale Erfahrung in operativen Managementfunktionen bei Unilever, ICI, Texas Utilities

und EDF. Nach den ersten zwanzig Jahren ihrer Laufbahn, in denen sie vor allem in der Nahrungsmittelindustrie gearbeitet hat, liegt in den letzten fünfzehn Jahren der Akzent ihrer Tätigkeiten im Energiesektor und im Bereich des Klimawandels.

Frau Maes war unter anderem Beraterin des Ministeriums für Energie und Klimawandel im Vereinigten Königreich und Senior Fellow des Klima- und Energieprogramms des transatlantischen Think Tanks „The German Marshall Fund of the United States“.

Sie ist ebenfalls Gründerin und Co-Chairman des „Energy Transition Forum 2.0“, einer Plattform für den Dialog zwischen Unternehmen und den Regierungsbehörden in den Vereinigten Staaten und Europa bezüglich der Weise, wie die Wende zu einem sicheren, kostengünstigen Energiesystem mit einem niedrigen CO₂-Ausstoß beschleunigt werden kann.

Miriam Maes war bis Mai dieses Jahres Vorsitzende des Aufsichtsrates des börsennotierten belgischen Hochspannungsnetzverwalters Elia.

Sie hat die niederländische Staatsangehörigkeit und wohnt in London. Ihren Abschluss machte sie an der Nyenrode Business University.

Quelle: Port of Rotterdam, Foto: Marc Nolte