

DEN DIGITALEN WANDEL MEISTERN



Die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung verändert Unternehmen weltweit und branchenübergreifend. Sie sorgt nicht nur für neue Märkte, Produkte und Dienste, sondern auch für einen Umbruch tradiert-er Markt-Logiken und Geschäftsmodelle.

Was der digitale Wandel insbesondere für mittelständische und Start-up-Unternehmen bedeutet und worauf bei seiner Gestaltung zu achten ist, erörtert ein Wirtschaftsforum am Montag, 29. Mai, ab 19 Uhr in der Veranstaltungshalle „Gare du Neuss“ in Neuss.

Die Teilnahme ist kostenlos. Anmeldungen nimmt Madita Beeckmann von der Kreiswirtschaftsförderung entgegen unter Telefon 02131/928-7504 oder per E-Mail anmadita.beeckmann@rhein-kreis-neuss.de.

Nach der Begrüßung durch Kreisdirektor Dirk Brügge steht als Keynote-Speaker Philipp Depiereux, Geschäftsführer der Digitalisierungsagentur etventure, auf dem Programm. Sein Vortrag lautet: „‘Digitize or die’ – Wie Unternehmen die digitale Transformation meistern können“. Unter der Überschrift „Old meets New Economy“ folgt eine Podiumsdiskussion mit Michael Cames, Geschäftsführer Peter Cames GmbH & Co.KG, Ekkehard Boden, Geschäftsführer Stadtwerke Neuss GmbH, Peter Hornik, Geschäftsführer Digital Innovation Hub Düsseldorf/Rheinland, und Robert Jänisch, CEO IOX LAB.

RICHTIGE WEICHEN FÜR DIE ZUKUNFT STELLEN



Eltern stehen oft ein bisschen ratlos vor den unzähligen Studien- und Ausbildungsmöglichkeiten, die sich jungen Leuten heutzutage bieten. Am Donnerstag, den 18. Mai um 18:30 Uhr gibt es eine gute Möglichkeit, sich auf dem Campus der Europäischen Fachhochschule (EUFH) in Brühl, Neuss und Aachen Fragen beantworten zu lassen.

Was hat es eigentlich auf sich mit Bachelor, Master und ECTS? Suchen Unternehmen vor allem Auszubildende oder Hochschulabsolventen? Braucht man eher praktische Erfahrung oder muss man im Ausland gewesen sein? Am Donnerstag, den 18. Mai um 18:30 Uhr gibt es eine gute Möglichkeit, sich solche und ähnliche Fragen auf dem Campus der Europäischen Fachhochschule (EUFH) in Brühl, Neuss und Aachen beantworten zu lassen.

Das EUFH-Team hat jede Menge Tipps auf Lager, wie man die richtigen Weichen für die Zukunft stellen kann. Am Elternabend, an dem natürlich auch der Nachwuchs selbst herzlich willkommen ist, möchte die Hochschule Informationen zur Studienentscheidung geben und das duale Studium als eine Möglichkeit vorstellen.

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 Persönlichkeit-entwicklung in das Studium integriert sind.

Anmeldung: <http://www.eufh.de/eltern/> Adressen der Standorte:
<http://www.eufh.de/kontakt/>

Quelle und Foto: Die Europäische Fachhochschule

HAFEN ANTWERPEN ERNENNT REPRÄSENTANT



Ab sofort verstärkt Mag. Walter Holzhammer (49) das internationale

Repräsentanten-Netzwerk des Hafens Antwerpen. Er wird künftig in Österreich und Ungarn den belgischen Hafen vertreten und die Anbindung Antwerpens an diese wichtigen Hinterlandregionen weiterentwickeln.

Mit seiner Ernennung unterstreicht die Antwerp Port Authority ihr Engagement für den Ausbau nachhaltiger und effizienter Hinterlandverkehre nach/von Mittel- und Osteuropa.

Luc Arnouts, Chief Commercial Officer, Antwerp Port Authority: „Die Länder Österreich und Ungarn bilden aufgrund ihrer geografischen Lage eine strategische Schnittstelle zu den Märkten in Süd-, Mittel- und Osteuropa. Mit Walter Holzhammer konnten wir einen Experten gewinnen, der unsere besonderen Standortvorteile im Markt kommuniziert und damit den Ausbau von regelmäßigen, schnellen Linienverbindungen insbesondere auf der Schiene vorantreiben wird.“

Walter Holzhammer gilt als ausgewiesener Experte für Bahn- und Seeverkehre. Der erfahrene Logistiker ist in beiden Ländern sehr gut vernetzt. Seine zentrale Aufgabe wird es sein, Europas zweitgrößten Seehafen mit lokalen Unternehmen, Handelskammern, Inlandterminals und Häfen sowie anderen wichtigen Marktteilnehmern zu vernetzen. Der Hafenvertreter wird zudem über Möglichkeiten und Potenziale für Frachtströme über Antwerpen informieren. Der studierte Transportmanager war in der Vergangenheit in höheren Positionen u. a. für Hapag Lloyd, UPS und GEFCO tätig.

„Die Anbindung des Hafens Antwerpen an Österreich und Ungarn ist mit allen Verkehrsträgern aufgrund der relativ kurzen Distanz optimal. Mit meinem Know-how als Logistiker und dem Netzwerk wichtiger Marktteilnehmer in beiden Ländern will ich die multimodalen Verbindungen ins Hinterland entwickeln und damit die Wettbewerbsposition des Hafens Antwerpen weiter stärken“, kündigt Holzhammer an.

Der Hafen Antwerpen ist für die österreichische und osteuropäische Industrie ein wichtiger Import- und Exporthafen. Befördert werden beispielsweise Stahl, Maschinen, Kräne, Eisenbahnwagen und Windgeneratoren, chemische und petrochemische Produkte, Container sowie Güter der Automobilindustrie. Diese Waren können durch die schnellen Inlandsverbindungen des Seehafens zügig an- und abtransportiert werden.

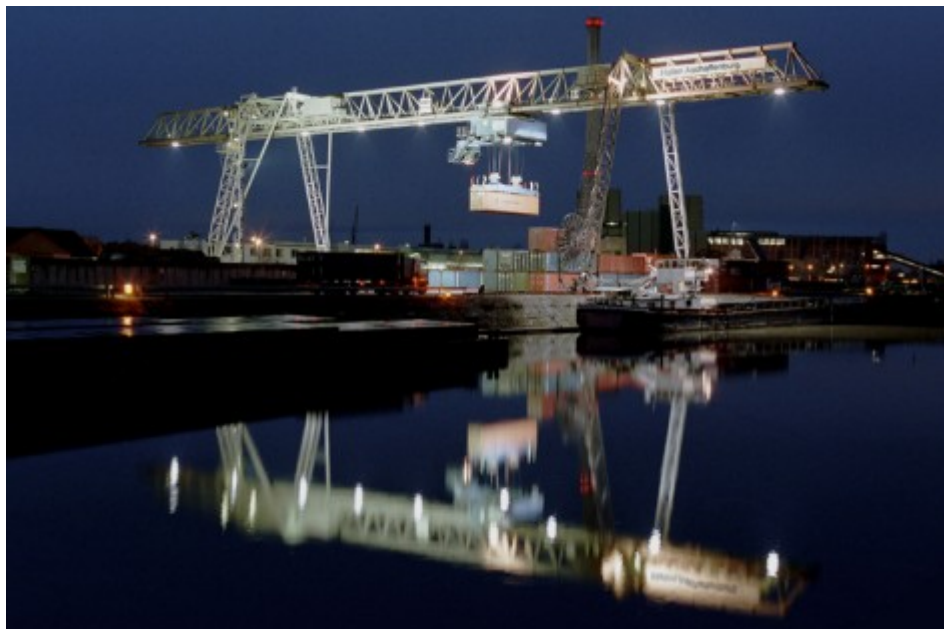
Ein großer Vorteil für den Vor- und Nachlauf ist die zentrale Lage Antwerpens, wodurch sämtliche Verkehrsträger genutzt werden können: Straße, Wasserstraße und Schiene. Per Binnenschiff sind wichtige europäische Inlandterminals wie Duisburg, Ludwigshafen, Regensburg und Basel erreichbar. Über die Donau können die österreichischen Binnenhäfen Linz, Enns, Krems und Wien angelaufen werden.

Es bestehen bereits effiziente Bahnverbindungen zwischen dem Hafen Antwerpen und Österreich, beispielsweise eine direkte Bahnverbindung mit wöchentlich fünf Rundläufen auf dem Antwerpen-Linz-Korridor, drei direkte wöchentliche Rundläufe und drei indirekte (via Duisburg) zwischen Antwerpen und Wien. Mitte Mai werden auch die Standorte Wels und Graz mit Antwerpen verbunden. Verlader in Österreich und Osteuropa profitieren von diesen regelmäßigen Schienenverkehren zum zweitgrößten Seehafen Europas.

Ungarn bietet ebenfalls großes Potenzial für den Hafen Antwerpen. Neben der Verbesserung der bestehenden Bahnanbindungen unterstützt die Antwerp Port Authority aktiv die Entwicklung von neuen direkten Schienenverbindungen mit Budapest.

Quelle: Antwerp Port Authority, Fotografin: Evi Huber

FACHKRÄFTEMANGEL IN DER LOGISTIK DEUTLICH SPÜRBAR



Der Mangel an qualifiziertem Personal ist für die Mehrheit der Logistik-Arbeitgeber nach wie vor von zentraler Bedeutung – dies ergab eine aktuelle Befragung unter Mitgliedern der Bundesvereinigung Logistik (BVL).

Die Umfrage gibt außerdem Aufschluss darüber, welche Berufe im Wirtschaftsbereich Logistik derzeit besonders gefragt sind und warum Stellen unbesetzt bleiben.

90 Prozent der 112 Befragten gaben an, den Mangel an Fachkräften im Arbeitsfeld Logistik zu spüren. Auf das eigene Unternehmen angesprochen gaben immerhin 71 Prozent an, einen Mangel zu erleben. Dies drückt sich unter anderem dadurch aus, dass bei 31 Prozent der Teilnehmer die Hälfte der offenen Stellen auch nach zwölf Monaten unbesetzt bleibt. Kurzfristig können noch mehr Positionen nicht adäquat besetzt werden: Innerhalb von drei Monaten bleibt bei rund 55 Prozent der Befragten jede zweite vakante Stelle offen. 38 Prozent der Befragten gaben darüber hinaus an, dass auch Ausbildungsplätze frei bleiben.

Als Hauptgrund dafür, dass offene Stellen im Unternehmen nicht besetzt werden, nannten 74 Prozent der Befragten das generelle Fehlen von qualifizierten Bewerbern. Auch die mangelnde Bekanntheit der Berufsmöglichkeiten in der Logistik (53 Prozent) sowie im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen weniger attraktive Vergütungen und Arbeitsbedingungen (43 Prozent) sind nach eigener Einschätzung Gründe für mangelndes Bewerberinteresse. Hieraus ergeben sich weitreichende Folgen: Rund 82 Prozent der Befragten rechnen damit, dass sich der Fachkräftemangel langfristig negativ auf ihr Unternehmen auswirken wird. „Beim Wettbewerb um Fach- und Nachwuchskräfte spüren Logistikun-

ternehmen immer mehr den Wettstreit mit Firmen aus anderen Wirtschaftsbereichen, deren Arbeitsumfeld unter möglichen Bewerbern besser angesehen. Umso wichtiger ist es, dass die Logistik mehr für ihr Image tut“, erklärt Prof. Dr.-Ing. Thomas Wimmer, Vorsitzender der BVL-Geschäftsführung.

Zu den laut Umfrage besonders gesuchten Berufsgruppen gehören Fachkräfte mit einer kaufmännischen oder technischen Ausbildung: Sie werden von insgesamt 76 Prozent der Teilnehmer gesucht. Wird nach konkreten Fachkräftestellen gefragt, werden aktuell vor allem IT-Fachleute (47 Prozent) gebraucht, gefolgt von Fahrern und Zustellern (46 Prozent) und Disponenten (41 Prozent). Bei Ingenieuren und Betriebswirten hingegen, die in der BVL-Umfrage „Arbeitgeber Logistik“ von 2012 noch zu den meistgesuchten Berufsgruppen gehörten, scheint sich die Lage entspannt zu haben. Die Tendenz hin zu mehr IT-Fachkräften in der Logistik stimmt Prof. Wimmer positiv: „Dass fast die Hälfte der Unternehmen derzeit IT-Fachleute einstellen wollen, zeigt uns, dass die Logistikunternehmen zunehmend die Chancen der Digitalisierung nicht nur erkennen, sondern auch für sich nutzen wollen.“

Für die Umfrage wurden insgesamt 112 BVL-Mitglieder aus Logistik, Handel und Wirtschaft befragt, die im Personalbereich arbeiten oder Personalverantwortung tragen. Die Betriebsgröße der Befragten reicht von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) bis hin zu Konzernen; insgesamt beschäftigen die teilnehmenden Unternehmen rund 900.000 Menschen.

Quelle: BVL Bundesvereinigung Logistik e.V., Foto: Bild: bayernhafen Gruppe/fkn

IHK FORDERT BESSERE WASSERSTRASSEN

108.000 Binnenschiffe befördern jährlich mehr als **150 Millionen** Gütertonnen über den deutsch-niederländischen Grenzübergang bei Emmerich am Rhein.

Alternativ würde diese Menge transportiert werden von ...



3,8 Millionen

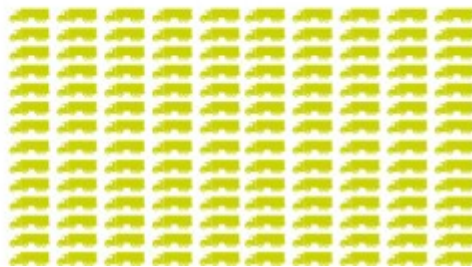
Eisenbahnwaggons (à 40 Tonnen).
Das entspricht **126.000** Güterzügen
(à 30 Waggons) pro Jahr bzw. **345** Güterzügen pro Tag.



oder

7,5 Millionen

LKWs (à 20 Tonnen) im Jahr.
Das entspricht **20.000** LKWs oder einer
300 km langen LKW-Kolonne pro Tag.



Quelle: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes; Eigene Berechnung der Niederrheinischen IHK

Die Transportmengen und der Marktanteil der Binnenschifffahrt schrumpfen seit Jahren. Und das, obwohl die Stärkung der Binnenschifffahrt erklärtes Ziel der Politik ist.

Die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve schlägt jetzt vor, die Wasserstraßenpolitik einer Überprüfung zu unterziehen. Im Rahmen ihrer Jahres-Pressekonferenz spricht sie sich für ein Wirtschaftsprogramm Wasserstraße aus.

Der Niederrhein ist der Hafenstandort schlechthin. Viele der ansässigen Betriebe und damit auch deren Arbeitsplätze hängen direkt oder indirekt von der Wasserstraße ab. Gerade im Massengut-, Container- und Schwergutverkehr hat die Binnenschifffahrt deutliche Kostenvorteile und entlastet Straße und Schiene. Deshalb ist sie bei den Industrie- und Logistikunternehmen, die am Wasser liegen, erste Wahl. Jedes Jahr passieren allein über 150 Millionen Tonnen Güter per Binnenschiff die Grenze bei Emmerich am Rhein. Würden diese Mengen mit dem Lkw transportiert, bräuchte man dafür rund 20.000 Lkw-Fahrten pro Tag. Das entspräche einer 300 Kilometer langen Lkw-Schlange von Duisburg bis Mannheim.

Die Niederrheinische IHK hat daher zu einer Stärkung des Systems Wasserstraße aufgerufen. „Es ist höchste Zeit für ein Wirtschaftsprogramm Wasserstraße“, sagte IHK-Präsident Burkhard Landers. Die Fehler, die bei der Straße gemacht wurden, dürften sich bei der Binnenschifffahrt nicht wiederholen, forderte Landers. Deshalb gelte es,

rechtzeitig zu investieren.

Für eine noch leistungsfähigere Binnenschifffahrt braucht es allerdings nicht nur Sanierung, sondern auch Ausbau. Das gilt vor allem für den Rhein im Abschnitt zwischen Duisburg und Dormagen. Die dort geplante Anpassung der Fahrrinntiefe um 30 cm führt dazu, dass ein Binnenschiff rund 400 Tonnen mehr Güter laden kann. Die Menge entspricht etwa 20 Lkw, die dadurch auf den Straßen eingespart werden könnten. Ferner forderte die IHK, dass die Wasserstraße wettbewerbsfähig bleiben müsse. Die Absicht, mehr Güter auf den besonders umweltfreundlichen Verkehrsträger Binnenschiff zu verlagern, vertrage sich nicht mit einer Verteuerung. Hintergrund ist, dass der Bund das bestehende Gebührensystem für die Nutzung der Flüsse und Kanäle in Deutschland von Grund auf reformieren will.

Bündnis für den Niederrhein geplant

Fachkräftesicherung, Bürokratieabbau, Infrastruktur und Breitbandversorgung – in diesen Bereichen sehen die Unternehmen am Niederrhein den drängendsten Handlungsbedarf für die künftige Landesregierung. Das ergab eine Befragung der IHK. Die Wünsche und Erwartungen der regionalen Wirtschaft hat die Niederrheinische IHK in ihrem aktuellen Positionspapier an die Kandidaten der Landtagswahl NRW zusammengefasst.

Die Unternehmen am Niederrhein brauchen belastbare Rahmenbedingungen, um sich weiterentwickeln und wachsen zu können. Dazu gehören unter anderem eine leistungsfähige Infrastruktur, um den Erfolg des Wirtschafts- und Logistikstandorts Niederrhein zu sichern, und ein modernes Glasfasernetz, um den Weg für die digitale Arbeitswelt zu bereiten. Diese beiden Handlungsfelder aus der Unternehmerbefragung stellte Landers ebenfalls exemplarisch vor.

Durch die rasante Entwicklung der Digitalisierung sind die Anforderungen an die Breitbandinfrastruktur in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Damit auch die Unternehmen am Niederrhein die Chance haben, die Anwendungen, Dienstleistungen und Produkte von **morgen** entwickeln zu können, brauchen sie die technischen Voraussetzungen dafür. Die Niederrheinische IHK fordert deshalb die Politik auf, noch stärker auf Glasfaser zu setzen und den Breitbandausbau zur Chefsache zu machen. Landers konkretisierte: „In jeder Kommune muss es einen Breitbandbeauftragten geben, der dafür sorgt, dass Unternehmen, Schulen, Krankenhäuser und Gewerbegebiete mit 100 Mbit und mehr versorgt werden.“

Ein Dauerthema ist die Instandhaltung und der Ausbau der regionalen Infrastruktur. Besonders in Duisburg beeinträchtigt die Überlastung mancher Strecken Unternehmen und Anwohner massiv. 270 Milliarden Euro will der Bund in den nächsten 13 Jahren in die Infrastruktur in

Deutschland investieren. Allein 14 Milliarden für den Aus- und Neubau der Fernstraßen entfallen dabei auf NRW. Schwachstelle sind lange Planungs- und Genehmigungsverfahren, insbesondere bei der Umsetzung von Erneuerungs- und Instandhaltungsprojekten. „Was wir brauchen, sind Konzepte, um Planungsläufe zu verkürzen und trotzdem eine angemessene Beteiligung der Öffentlichkeit sicherzustellen“, machte der IHK-Präsident deutlich.

Nach der Wahl lädt die Niederrheinische IHK die neu gewählten Mandatsträger aus der Region ein, ein Bündnis für den Niederrhein zu gründen. Ziel ist es, in der Politik für mehr Verständnis für wirtschaftliche Belange zu werben und den regelmäßigen Austausch zu fördern. „Wir wollen ein festes Bindeglied zwischen Unternehmerschaft am Niederrhein und Landespolitik schaffen. Gemeinsam wollen wir daran arbeiten, die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen am Niederrhein bürokratiearm, wachstumsorientiert und zukunftsfest auszugestalten“, so Burkhard Landers.

Das Positionspapier steht ab sofort als Download auf der IHK-Website [hier](#) bereit.

Quelle und Grafik: Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg – Wesel – Kleve zu Duisburg

ERSTES 20.000-TEU-SCHIFF KOMMT NACH HAMBURG



Sie ist ein wahrer Gigant der Meere. Mit 400 m Länge und fast 59 Metern Breite zählt die MOL TRIUMPH, das neue Flaggschiff der japanischen Reederei MOL Mitsui O.S.K. Lines, zu den größten Containerschiffen der Welt. Und sie kann so viele Container laden, wie kaum ein anderes Schiff zuvor.

Mit einer Kapazität von 20.170 TEU hat die MOL TRIUMPH die neuralgische 20.000-TEU-Schallmauer durchbrochen, die bis vor ein paar Jahren noch als undenkbar galt. Am Abend des 15. Mai, voraussichtlich gegen 22 Uhr, läuft dieser Mega-Carrier im Rahmen seiner Jungferntour erstmals den Hamburger Hafen an und macht am HHLA Container Terminal Burchardkai (CTB) fest.

Die MOL TRIUMPH wurde am 15. März bei der Bauwerft Samsung Heavy Industries in Südkorea getauft und am 27. März an den neuen Eigentümer MOL übergeben. Sie ist das erste von insgesamt sechs baugleichen Schiffen dieser 20.000er-Klasse, die MOL in Auftrag gegeben hat.

Eingesetzt wird die MOL TRIUMPH im sogenannten FE2-Service des neuen Reedereibündnisses „THE Alliance“, der China und Südostasien mit Nordeuropa verbindet. Insgesamt läuft die „THE Alliance“ den Hamburger Hafen mit allen fünf Fernost-Liniendiensten direkt an. Zwei davon werden am CTB, die anderen drei am HHLA Container Terminal Altenwerder abgefertigt.

Für Häfen und Terminals sind solche Mega-Schiffe nicht nur wegen ihrer Größe eine Herausforderung. Auch die gewaltigen Ladungsmengen, die innerhalb kürzester Zeit umgeschlagen und weitergeleitet werden müssen, verlangen von den Terminalunternehmen enorme Leistungen.

Das HHLA Container Terminal Burchardkai verfügt über zwei Hochleistungsliegeplätze für die Abfertigung der neuen 20.000-TEU-Containerschiffe. Hier kommen die größten Containerbrücken des Hamburger Terminalbetreibers zum Einsatz. Ihre Ausleger reichen über die gesamte Breite der Mega-Schiffe mit bis zu 24 Containerreihen. Am CTB arbeiten 13 solcher Brücken.

Bei einem 20.000-TEU-Schiff werden pro Anlauf zwischen 11.000 und 14.500 TEU bewegt. Diese Mengen erfordern gewaltige Anstrengungen in der Terminallogistik und im Zu- und Ablauf der Containerströme. Auf

dem CTB sorgen automatisierte Blocklagersysteme, eine optimierte Lkw-Abfertigung und umfangreiche Kapazitäten im Schienenverkehr dafür, dass die Containermengen schnell weitergeleitet werden.

Die MOL TRIUMPH wird den Hamburger Hafen voraussichtlich am 18. Mai gegen 17 Uhr wieder verlassen und sich nach weiteren Stopps in Rotterdam und Le Havre wieder auf die Rückreise nach Fernost machen.

Quelle:Port of Hamburg

PROF. DR. WANKA BESUCHT AUSBILDUNGSSTANDORT



Die Bundesministerin für Bildung und Forschung, Prof. Dr. Johanna Wanka, besuchte das Schiffer-Berufskolleg RHEIN (SBKR) und das in der Trägerschaft des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) stehende Schulschiff „Rhein“ in Duisburg-Homberg.

Damit erhielt die Ministerin einen intensiven Einblick in die an diesen beiden Institutionen geleistete Arbeit, die Duisburg zu einem bedeutenden Standort für die Aus- und Weiterbildung im Binnenschiff-

fahrtsgewerbe macht.

Auf ihrer jährlichen „Frühjahrsreise“ besucht die Bundesbildungsministerin ausgesuchte Institutionen und Einrichtungen, die an von ihrem Ministerium geförderten Projekten beteiligt sind. Als Projektträger von „Smart Qualification“, einem Projekt zur Entwicklung innovativer E-Learning-Lösungen für die Binnenschifffahrt, ließ das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Jahr 2016 eine umfangreiche Fotostrecke vom SBKR und dem Schulschiff anfertigen. Diese Bilder dienten als wichtige „Bewerbung“ für den Besuch der Ressortchefin, die nach Duisburg reiste, um mit Auszubildenden aus dem Gewerbe über den Einsatz von digitalen Medien ins Gespräch zu kommen. So wurde die Ministerin dann auch nach ihrer Ankunft am Berufskolleg nach der offiziellen Begrüßung durch SBKR-Leiter Manfred Wieck sowie Vertreter des BDB und des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) von mehreren „Schülerscouts“ empfangen, die sie durch das Gebäude zum Flachwasserfahrersimulator SANDRA brachten.

Dort lernte die Ministerin beim Führen eines 185 Meter langen Container-Schubverbandes, dass das Navigieren moderner Binnenschiffe ein Zusammenspiel aus nautischer Erfahrung und dem Einsatz technischer Unterstützungssysteme darstellt. SANDRA, der im Eigentum des DST steht und für den der BDB ein exklusives Nutzungsrecht hat, ist der einzige Binnenschifffahrtssimulator, der auch Wasserströmungen unter realen Bedingungen darstellen kann und damit besonders geeignet für den Einsatz sowohl in der Aus- als auch in der Weiterbildung. Die Ministerin ließ sich bei ihrer „Fahrt“ auf dem Rhein von den Auszubildenden die Steuerelemente und die technischen Systeme erläutern.

Nach einer kurzen Weiterfahrt zum benachbarten Schulschiff „Rhein“, auf dem die angehenden Binnenschiffer während der Berufsschulblöcke in ihrer Ausbildungszeit internatsmäßig untergebracht, gepflegt und in Arbeitsgemeinschaften auf das Leben an Bord vorbereitet werden, wurde die Ministerin von Schulschiffleiter Volker Müßig begrüßt und durch die Einrichtung geführt, die in den vergangenen Jahren umfassend modernisiert und damit fit für die Zukunft gemacht wurde. An Bord unterhielt sich Prof. Dr. Johanna Wanka mit den Auszubildenden über Bedarfe und Wünsche bezüglich eines verstärkten Einsatzes digitaler Medien in der Branche. Dass die Fördergelder ihres Ministeriums in diesem Bereich gut investiert sind, erläuterten die Projektpartner von „Smart Qualification“ der Ministerin zum Abschluss ihres Besuches im großen

Seminarraum auf dem Schulschiff. Durch das Forschungsvorhaben, das noch bis Ende 2017 läuft, wird durch die Entwicklungen von Lernmodulen u.a. zu Radar, Funk und Streckenkunde wichtige Pionierarbeit für E-Learning im Gewerbe geleistet und durch auf portablen Geräten abspielbare Fahrsimulationen ergänzt. Als Hauptpartner beteiligt sind das DST (Projektkoordinator), die Universität Duisburg-Essen und der BDB. Unterstützt wird die Projektarbeit durch das SBKR, Duisport/DIALOGistik und den Bundesverband der Selbständigen Abteilung Binnenschifffahrt e.V. (BDS).

Quelle und Foto: Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB), Die Ministerin im Gespräch mit Schulschiffleiter Volker Müßig (2.v.l.) und Manfred Wieck (r.), Schulleiter des SBKR.

DAS KANN FRAU AUCH



Egal ob Reagenzglas, Sicherheitshelm oder Smartphone – bei Currenta ist für jede was dabei. Das fanden 30 Schülerinnen aus Leverkusen beim diesjährigen Girls' Day heraus.

Der Chempark-Betreiber hatte am Donnerstag, 27. April 2017, in den Chempark Leverkusen eingeladen. Hier warfen die naturwissenschaftlich interessierten Mädchen einen Blick hinter den Werkszaun und erkundeten vermeintlich männerdominierte Jobs.

Große Aha-Erlebnisse gab es vor allem angesichts der Vielzahl der verschiedenen Ausbildungen und Berufe, die in der chemischen Industrie angeboten werden: Von A wie Anlagenmechanikerin über M wie die Ausbildungs-Studiums-Kombination „Management and International Business Studies“ bis Z wie die Zukunftsaufgaben, an denen die rund 30.500 Beschäftigten im Chempark Leverkusen arbeiten.

Zunächst am Chempark-Modell, anschließend bei einer Werksrundfahrt lernten die Mädchen das elf Quadratkilometer große Gelände kennen. Anschließend besuchten sie Currenta-Mitarbeiterinnen an deren Arbeitsplätzen. Beim Besuch des Kraftwerkes begeisterten neben dem konkreten Einblick in die Arbeit die schiere Größe der Turbinen oder die Komplexität der Schalttafeln. Weitere Haltepunkte waren die Wasserversorgung und die Analytik.

„Es war toll zu sehen, dass die Mädchen, die heute hier waren, keine Scheu vor so genannten klassischen Männerberufen gezeigt haben. Das Interesse dieser jungen Frauen für Chemie und deren Neugier können wir hier gut gebrauchen. Ich würde mich freuen, der einen oder anderen in unserer technischen, naturwissenschaftlichen oder kaufmännischen Ausbildung wieder zu begegnen“, erklärte Dr. Alexander Wagner, Arbeitsdirektor bei Currenta, der die Gruppe in Leverkusen getroffen hatte. Beim abschließenden Mittagessen diskutierte er mit den Besucherinnen und Currenta-Kolleginnen über männer- und frauentypische Berufe und deren Anforderungen. Auch die eigenen Berufs- und Ausbildungswünsche der Schülerinnen kamen zur Sprache.

Quelle und Foto: CURRENTA, Tiefe Einblicke in die Chemie – Schülerin Lisa Erhardt beim Girls´ Day im Kraftwerk im Chempark Leverkusen

HAFEN DER ZUKUNFT



Trotz sinkender Umsätze und einiger Reederpleiten: Dem Größenwachstum der Containerschiffe scheinen keine Grenzen gesetzt. Wie reagieren die Häfen auf die damit verbundenen Herausforderungen? Das untersucht ARTE in einer sehenswerten Dokumentation, die jetzt im Internet anzusehen ist.

Trotz sinkender Umsätze und einiger Reederpleiten: Dem Größenwachstum der Containerschiffe scheinen keine Grenzen gesetzt. Wie reagieren die Häfen auf die damit verbundenen Herausforderungen? Olaf Merk vom International Transport Forum (ITF) der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) geht dieser Frage nach. Er begutachtet die Häfen von Hamburg, Rotterdam und Dubai, spricht mit Verantwortlichen über Zukunftspläne und Strategien. Der Hafen Jebel Ali in Dubai setzt auf Expansion und baut ein Terminal nach dem anderen ins Meer. Doch ist das angesichts des rückläufigen Welthandels überhaupt sinnvoll? Im Hamburger Binnenhafen ist Flächenwachstum dagegen unmöglich. Welche Strategie haben sich die Hafengebireiter hier überlegt? Rotterdam hat die ersten voll automatisierten Terminals der Welt. Wird der Arbeiter hier zukünftig überflüssig und das Terminal zum menschenleeren Industriegebiet? Die Digitalisierung hat im Hafen längst Einzug gehalten. Führerlose Fahrzeuge, sogenannte Automated Guided Vehicles fahren selbstständig die Ladung zum Lager. Container werden aus einem Bürogebäude per Joystick gelöscht. Wenn das die Gegenwart ist, wie sieht die Zukunft aus?

Die sehenswerte, wenn auch ein bisschen einseitig auf Container konzen-

trierte Doku ist noch bis Mitte nächsten Monats im Internet unter <http://www.arte.tv/guide/de/061709-000-A/hafen-der-zukunft> zu sehen.

Quelle: ARTE, Foto: HHLA

ROTTERDAM STELLT SICH AUF DEN KLIMAWANDEL EIN



Was den Hochwasserschutz angeht, so ist der Rotterdamer Hafen in der heutigen Situation gut vorbereitet.

Der Hafen liegt zwar zum großen Teil außerhalb der Deiche, doch die Hafengelände sind relativ hoch oberhalb des Meeresspiegels angelegt und teilweise durch Hochwasserschutzanlagen geschützt. Nur bei äußerst extremen Witterungsverhältnissen sind einige Unternehmen Hochwassersituationen ausgesetzt.

Dies geht aus einer gemeinsamen Studie zur Wassersicherheit – dem Pilotprojekt „Waterveiligheid Botlek“ (Wassersicherheit Botlek) – hervor, die vor Kurzem abgeschlossen wurde. Das Pilotprojekt ist einzigartig, da der Hafenbetrieb Rotterdam, die Gemeinde Rotterdam, das Wasserwirtschaftsamt Rijkswaterstaat, das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Umwelt und die Hafengewirtschaft zum ersten Mal in enger Zusammenarbeit die möglichen Folgen des Klimawandels für das

Botlek-Gebiet und die in Betracht kommenden Vorgehensweisen untersucht haben.

Im Rahmen des Pilotprojekts wurden auch die Auswirkungen des Klimawandels anhand verschiedener Klimaszenarien des niederländischen meteorologischen Instituts KNMI untersucht. Nach diesen Klimaszenarien wird der Meeresspiegel bis 2100 zwischen 35 und 85 cm ansteigen und somit auch die Hochwassergefahr zunehmen. Die Studie zeigt, dass keine nennenswerte Gefahr für die Bevölkerung und Arbeitnehmer vorliegt. Es sind insbesondere Folgen in Hinsicht auf wirtschaftliche Schäden absehbar. Mit den beteiligten Unternehmen außerhalb der Deiche hat eine Abstimmung stattgefunden, wie man in solchen Situationen handeln sollte. In Gebieten außerhalb der Deiche gilt hinsichtlich der möglichen Hochwasserfolgen ein eigenes Risiko für die Nutzer.

Das Pilotprojekt resultierte aus dem „Advies Deltaprogramma Rijnmond--Drechtsteden (2014)“ (Empfehlung für das Deltaprogramm Rijnmond-Drechtstädte [2014]), in dem festgehalten ist, dass für vier außerhalb gelegene Gebiete, darunter im Botlek-Gebiet, untersucht werden sollte, wie Einwohner und Unternehmen in dieser Region künftig vor Hochwassergefahren geschützt bleiben können. Einige Teile bzw. Teilgebiete des Botlek-Gebiets werden wir 2017 detaillierter untersuchen.

2017 werden auch die Hafengebiete Waal- & Eemhaven und Merwe-Vierhavens in vergleichbarer Weise untersucht.

Quelle und Foto: Port of Rotterdam