

BGL-PRÄSIDIUM PLANT NEUAUSRICHTUNG



Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. in Frankfurt am Main informiert über eine langfristig angelegte Neuausrichtung seiner Verbandsstruktur, die BGL-Präsident Adalbert Wandt und seine Präsidiumskollegen initiiert haben, und die zum Herbst 2018 umgesetzt werden soll.

Auf der BGL-Mitgliederversammlung am 25.10.2017 in Köln werden den Delegierten durch das Präsidium und Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Dirk Engelhardt erste Überlegungen vorgestellt. Die Ausarbeitung der Details soll einer Satzungskommission übertragen werden, die im Spätherbst ihre Arbeit aufnehmen und die entsprechenden Beschlüsse für die BGL-Mitgliederversammlung 2018 in Berlin vorbereiten soll.

Ziel der neuen Verbandsstruktur ist es, in Zukunft noch kurzfristiger auf die immer weiter steigenden Anforderungen reagieren zu können. Basierend auf dem 2015 erarbeiteten BGL-internen Verbändegutachten und in Anlehnung an andere nationale wie auch europäische Spitzenverbände soll anstelle des Präsidiums ein Gremium treten, das die Hauptgeschäftsführung bei ihrer täglichen Arbeit berät und unterstützt. BGL-Präsident Adalbert Wandt dazu: „Wir machen den BGL jetzt fit für die Zukunft und stellen bereits heute die Weichen für den Herbst 2018. Ansonsten heißt es beim BGL: ‚Business as usual‘“.

Quelle und Foto: BGL

SÜDWESTFALEN SETZT IM GÜTERVERKEHR AUF BAHN



Das Güterverkehrsaufkommen in Südwestfalen wächst und stellt vor dem Hintergrund maroder Brücken und eingeschränkt nutzbarer Infrastruktur alle am Transport Beteiligten zunehmend vor große Herausforderungen. Welchen Anteil kann die Eisenbahn im Mix der Verkehrsträger zur Entlastung der Straße und zuverlässigen Versorgung der Wirtschaft erbringen?

Diese und weitere Fragen standen im Fokus der Veranstaltung „DIALOG.Schiene.Südwestfalen“ am 20. September 2017 in Kreuztal. Vor dem Hintergrund der im nächsten Jahr bevorstehenden Inbetriebnahme des neuen Container-Terminals in Kreuztal war für die Veranstalter des „DIALOG.Schiene.Südwestfalen“ die Ortswahl gut getroffen. Zu der Gemeinschaftsveranstaltung hatten die KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH, Hafen Hamburg Marketing e.V., DB Cargo AG, Bundesvereinigung Logistik e.V. Regionalgruppe Südwestfalen und die IHK Siegen in die Krombacher Erlebniswelt in Kreuztal eingeladen. Rund 250 Vertreter aus Industrie, Handel, Verkehrswirtschaft sowie Verbände und Institutionen nutzten die Gelegenheit, um sich über die Entwicklungschancen im kombinierten Güterverkehr (KV) in der Wirtschaftsregion Südwestfalen zu informieren und auszutauschen.

Gastgeber und Referenten sprachen sich in ihren Beiträgen und der anschließenden Podiumsdiskussion unter anderem für eine schnelle Umset-

zung des für den Kombinierten Verkehr nötigen „KV Profils 400“ aus, das die derzeit noch bestehenden Höheneinschränkungen durch zu geringe Tunnelquerschnitte beenden soll. Besonders High Cube-Container oder Einheiten mit größerer Ladehöhe könnten dann problemlos auf der für die Verkehrsanbindung des neuen KV-Terminals in Kreuztal wichtigen Ruhr-Sieg- und Sieg-Bahnstrecken in den Abschnitten Hagen-Siegen und Siegen-Troisdorf transportiert werden.

Den Betrieb des neuen KV-Terminals übernehmen mit der Südwestfalen Container GmbH die Gesellschafter Kreisbahn Siegen-Wittgenstein (KSW) und die Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG. Für Christian Betchen, Geschäftsführer KSW und Südwestfalen Container-Terminal GmbH, erhält die in Südwestfalen stark vertretene Montanindustrie mit dem neuen KV-Terminal in Kreuztal bessere Verlademöglichkeiten. Neben intermodalen Verbindungen zu den deutschen und internationalen Häfen werden nach seiner Überzeugung erstmals durch nationale KV-Verkehre und die Einbeziehung des Einzelwagenverkehrs auch leistungsstarke Transportkonzepte für die Wirtschaft im Drei-Länder-Eck Nordrhein-Westfalen, Hessen und Rheinland-Pfalz ermöglicht.

Die Gemeinschaftsveranstaltung „DIALOG.Schiene.Südwestfalen“ brachte auch zahlreiche Unternehmensvertreter nach Kreuztal, die sich neben den Angeboten des DB-Einzelwagenproduktionssystems für intermodale Transportlösungen interessieren, die für Verlader ohne eigenen Gleisanschluss zugeschnitten sind. Erst durch das Container-Terminal Südwestfalen ergeben sich letztlich diese zusätzlichen Möglichkeiten für die Organisation von Transportketten in Richtung Seehafen Hamburg und anderer Destinationen.

Klaus Gräbener, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Siegen, wies darauf hin, dass Südwestfalen in Nordrhein-Westfalen (NRW) die Industrieregion Nr. 1 sei und verlässliche Routen für den Transport aller Güter für diese exportorientierte Wirtschaftsregion von zentraler verkehrs- und industriepolitischer Bedeutung sind. „Mit der Betriebsaufnahme des KV-Terminals in Kreuztal im Frühjahr 2018 können dann erstmals auch die Unternehmen, die über keinen eigenen Gleisanschluss verfügen, die Schiene nutzen. Neue Verlademöglichkeiten erhalten dann Konsumgüterhersteller, wie zum Beispiel die Brauerei Krombacher, oder Hersteller industrieller Halb- und Fertigerzeugnisse, wie beispielsweise Automobilzulieferer. Diesen Unternehmen steht mit dem

Container-Terminal Südwestfalen direkt vor der Haustür eine leistungsfähige Umschlaganlage für Container, Wechselbrücken und Sattelauflieger im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene zur Verfügung, die eine Kapazität von rund 45.000 Container pro Jahr bietet“, erläuterte Gräbener.

Die Referenten Gunnar Platz, Geschäftsführer der PLANCO Consulting GmbH, Remo Piesker, Leiter Regional Sales Südwest bei DB Cargo AG, und Armin Riedl, Geschäftsführer Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, diskutierten unter anderem die Potenziale und Voraussetzungen für Bahnshuttle-Verkehre auf den Rhein querenden Relationen nach Kreuztal. Die in den Regionen entlang der Rhein-Schiene zunehmend auftretenden Verkehrsstaus beeinträchtigen massiv den Güterverkehr auf der Straße. Bahnshuttle-Verbindungen könnten nach Ansicht der Experten für Entlastung sorgen und rund 10.000 Lkw-Fahrten jährlich auf die Schiene verlagern helfen. Die Einrichtung von Containerdepots auf den KV-Terminals und die Paarigkeit der Bahnshuttle-Verkehre werden als wichtige Rahmenbedingungen angesehen. Riedl hob hervor, dass Kreuztal neben der Rhein-Strecke der einzige Standort am südlichen Ende des Rhein-Ruhr-Gebietes sei, der mit dem „KV Profil 400“ das Handling von Megatrailern und High Cube-Containern erlaube. „Das neue KV-Terminal in Kreuztal erhält mit Betriebsaufnahme Anschluss an unser internationales Direktzugnetz, das 190 Terminals in 30 Ländern Europas miteinander verbindet“, ergänzte Riedl. Diese und weitere Entwicklungschancen und Herausforderungen im KV mit der Region Südwestfalen wurden in der von Melanie Graf, character PR, moderierten Podiumsdiskussion diskutiert, an der auch Dr. Christian Grotemeier, Leiter Forschung und Veranstaltungen bei der Bundesvereinigung Logistik e.V. und Christian Betschen, Geschäftsführer der KSW Kreisbahn Siegen-Wittgenstein GmbH, teilnahmen.

Aus Hamburger Hafensicht wird nach Auffassung von Axel Mattern, Vorstand Hafen Hamburg Marketing e.V., mit der Inbetriebnahme des neuen Container-Terminals in Kreuztal die Anbindung der Region Südwestfalen an Deutschlands größten Universalhafen ab Frühjahr 2018 enorm verbessert. Die Seehafen-Hinterlandverkehre des Hamburger Hafens werden von dem neuen KV-Terminal in Südwestfalen profitieren und zunehmen, ist auch Volker Hahn, Repräsentant des Hamburger Hafens in NRW überzeugt. „Mit einem jährlichen Verkehrsaufkommen von rund 500.000 TEU (20-Fuß-Standardcontainer) ist Nordrhein-Westfalen die zweitwichtigste Region im Container-Hinterlandverkehr des Hamburger

Hafens. Verlader und Speditionen aus allen Regionen Nordrhein-Westfalens nutzen das dichte Netz an weltweiten Liniendiensten via Hamburg für die globale Verteilung von Im- und Exportwaren, darunter überwiegend Handels- und Kaufhausgüter, Metalle und Metallerzeugnisse, Maschinen und Ausrüstung, Fahrzeuge sowie Nahrungs- und Genussmittel“, sagte Hahn. Mit dem Kooperationsprojekt „Hamburg-NRWplus“ verfolgen seit März 2017 beide Bundesländer das Ziel, durch enge Zusammenarbeit Synergien und Wachstumspotenziale zur Förderung des Kombinierten Verkehrs besser zu erschließen. „Wir streben als Initiator dieses Projekts an, im Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens mit NRW eine stärkere Verlagerung von Gütertransporten auf die Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiff zu erreichen und damit die Straße zu entlasten“, ergänzte Hahn.

Gäste und Referenten der Veranstaltung waren sich zum Schluss darin einig, dass der zweite „DIALOG.Schiene.Südwestfalen“ ein Erfolg war und viele neue Ansätze, die zu einer Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene führen könnten, gebracht hat. In zwei Jahren will man sich wieder treffen, um den Dialog nach der Betriebsaufnahme des Südwestfalen Container-Terminals fortzusetzen.

Quelle und Foto: HHM, die Veranstalter (v. l. n. r.) Hans-Peter Langer, IHK Siegen; Klaus Gräbener, IHK Siegen; Frank Haberkorn, BVL; Remo Piesker, DB Cargo AG; Staatssekretär Dr. Schulte; Christian Betschen, KSW; Volker Hahn, HHM; Axel Matern, HHM

BLOCKCHAIN: REVOLUTION IN DER SUPPLY CHAIN?



Glaubt man den Digitalisierungs-Vordenkern, so wird die Blockchain-Technologie die Logistik und das Supply Chain Management grundlegend verändern. Die Botschaft lautet: Wer diese Technologie sinnvoll zu nutzen weiß, kann sich beachtliche Geschäfts- und Prozessvorteile verschaffen.

Am 20. Oktober wird bei der IHK in Köln im Rahmen der Veranstaltungsreihe „Vision.Logistik.“ eingehend über das Thema „Blockchain: Revolution in der Supply Chain?“ referiert, gesprochen und diskutiert. Teilnehmer erhalten wertvolle Informationen über dieses wichtige Zukunftsthema. Anerkannte führende SCM-Blockchain-Experten berichten unter anderem über die Technik und die Möglichkeiten, die diese bietet, Potenziale für die Logistikbranche und konkrete Umsetzungsbeispiele.

Die Veranstaltung wird unterstützt von Hafen Hamburg Marketing (HHM). Volker Hahn, HHM-Repräsentant Deutschland West, wird bei der Blockchain-Veranstaltung vor Ort sein und interessierte Teilnehmer unter anderem auch über das neue Projekt NRWplus informieren. Das Kooperationsprojekt zwischen den beiden Bundesländern Nordrhein-Westfalen und Hamburg soll zu einer stärkeren Verlagerung von Gütern auf die Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff verhelfen. Im Vordergrund stehen hierbei infrastrukturelle Aspekte, aber auch der Einsatz von Marketingmaßnahmen. So sollen die Entscheider, die die Logistikketten zusammensetzen, überzeugt werden, verstärkt auf Schiene und Wasser zu setzen.

Die Teilnahme an der Blockchain-Veranstaltung ist unentgeltlich.

Programm und Anmeldung unter www.vision-logistik.de.

Quelle: Technische Hochschule Köln, Foto: Vision.Logistik

DEUTSCHE HÄFEN WERDEN ZU DIGITALEN HUBS



Auf dem Weg zum Hafen 4.0: Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) startet bereits den zweiten Förderaufruf für innovative Hafentechnologien.

Bundesminister Alexander Dobrindt: „Deutschland braucht eine starke maritime Wirtschaft. Wir entwickeln mit unserem Förderprogramm deutsche Häfen zu digitalen Hubs und stellen dafür 64 Millionen Euro bereit. Wir unterstützen die Häfen dabei innovative Hafentechnologien zu entwickeln und damit Güterumschläge zu optimieren. Dadurch sichern wir die Arbeitsplätze der Zukunft.“

Mit dem Förderprogramm für Innovative Hafentechnologien (IHATEC) unterstützt das BMVI Projekte, die nachweislich zur Entwicklung oder Anpassung innovativer Technologien in den Häfen beitragen. Sie sollen dabei helfen, das stark anwachsende Umschlagaufkommen zu bewältigen und Logistikketten zu verbessern. Dafür stellt das BMVI im Zeitraum 2016 –

2020 rund 64 Millionen Euro bereit.

Das Förderprogramm IHATEC richtet sich an Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Einrichtungen für Forschung und Wissensverbreitung, außeruniversitäre Einrichtungen und Ingenieurbüros.

Im ersten Aufruf, der bis Ende 2016 lief, wurden insgesamt 75 Anträge zu 27 Verbundprojekten eingereicht. Bislang wurden rund 19 Millionen Euro an Fördermitteln bewilligt. Die Projekte reichen von der IT-optimierten Prozesssteuerung über den Einsatz automatisierter Systeme für den Güterumschlag bis hin zu Maßnahmen zur Bekämpfung von Cyber-Angriffen.

Ausführliche Informationen zur Förderrichtlinie gibt es [hier](#) und Möglichkeit zur Antragsstellung [hier](#)

Quelle und Foto: BMVI

SCHÄDEN GEHEN IN DIE MILLIONEN



Chaotische Zustände in und um die Containerbahnhöfe, Zugausfälle, Annahme- und Buchungssperren produzieren im Kombinierten Verkehr laut BGL existenzgefährdende Mehrkosten.

Lkw im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr Straße/Schiene stehen stundenlang im Stau vor und in den Kombi-Terminals, warten auf teils um Tage verspätete Züge oder müssen weit entfernte Ausweichterminals ansteuern. Dies sind die dramatischen Folgen der aufgrund von Gleisabsenkungen südlich von Rastatt erfolgten Bahnstreckensperrung im Oberrheintal. Für die betroffenen Transportunternehmen und Speditionen gehen die Kosten für Standzeiten, Umwegfahrten und Vertragsstrafen wegen verspäteter Lieferung mittlerweile in die Millionen.

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. aus Frankfurt am Main und viele seiner Mitgliedsunternehmen sind seit 1969 im Kombinierten Verkehr Straße/Schiene engagiert. Diese Unternehmen zahlen nun seit Wochen einen hohen Preis für die Nutzung des Kombinierten Verkehrs – egal ob sie nur den Vor- und Nachlauf zum Umschlagbahnhof durchführen oder auch den Hauptlauf auf der Schiene nutzen.

Aufgrund der inzwischen zum Teil existenzgefährdenden Situation für die Transportlogistiker hat sich der BGL in einem Brandbrief an Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt gewandt. Der BGL fordert darin einen Notfallfonds für betroffene Unternehmen und bittet den Minister, sich bei der DB AG für finanzielle Entschädigungszahlungen an das mittelständische Transportgewerbe einzusetzen. Zudem bittet der BGL um Nachsicht bei Kontrollen, wenn sich herausstellt, dass Unternehmen aufgrund des Rastatt-Desasters Arbeitszeitenregelungen oder etwa die Anforderungen an die 40/44 Tonnen-Regelung im Vor- bzw. Nachlauf zum Kombinierten Verkehr Straße/Schiene nicht einhalten können.

Der BGL ist der Spitzenverband für Straßengüterverkehr, Logistik und Entsorgung in Deutschland mit Sitz in Frankfurt am Main. Er vertritt seit 1947 die berufsständischen Interessen von aktuell rund 7.000 in seinen Landesverbänden organisierten Unternehmen. Diese betätigen sich schwerpunktmäßig in den Bereichen Straßengütertransport, Logistik, Spedition, Lagerung und Entsorgung.

Quelle: BGL, Foto: Port of Rotterdam

MENSCH UND MASCHINE ALS PARTNER



In der Social Networked Industry werden Menschen und Maschinen in Netzwerken zusammenarbeiten, Informationen teilen und miteinander kommunizieren. Doch welche Weichen müssen Wissenschaft und Wirtschaft stellen, damit Mensch und Maschine zum Team werden? Mehr als 550 Teilnehmer gingen dieser Frage auf dem »Zukunftskongress Logistik – 35. Dortmunder Gespräche« am 12. und 13. September 2017 auf den Grund.

Unter dem Motto »Social Networked Industry – Menschen und Maschinen als Partner einer Logistik 4.0« stand die Welt nach der vierten industriellen Revolution im Fokus der zwei Veranstaltungstage. Bereits zum 35. Mal richtete die Logistikbranche damit beim vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML und dem EffizienzCluster LogistikRuhr veranstalteten Kongress den Blick auf Technologien und Geschäftsmodelle, die die Zukunft prägen werden. Besondere Bedeutung kam dabei der Devise »Machen macht's möglich« zu. Nachdem der Kongress im vergangenen Jahr unter dem Motto »Einfach machen« an die Teilnehmer appellierte, Innovationen im Sinne einer Fast-Failure-Kultur möglichst schnell umzusetzen und auszutesten, demonstrierte die Veranstaltung nun, welches große Innovationspotenzial eine solche Kultur hervorbringen kann – mit Start-ups, die in einem Wettbewerb ihre digitalen Logistik- und Produktionslösungen vorstellten und einer Sequenz am zweiten Kongresstag, in der die Teilnehmer insgesamt 14 Entwicklungen aus dem Fraunhofer IML selbst hautnah erleben konnten.

Rund um die Themen Technologie, Dienstleistung und das Trendthema

Blockchain diskutierte das »ZukunftsPlenum« am ersten Kongressta Strategien für die digitale Transformation der Logistikbranche. In seinem Eröffnungsvortrag zeichnete Prof. Michael ten Hompel, geschäftsführender Institutsleiter des Fraunhofer IML, ein Bild der Social Networked Industry. In dieser gehe es nicht darum, neue Technik, sondern eine neue Welt zu schaffen. »Unser Zukunftsbild Social Networked Industry steht für den Einsatz neuer Technologien in einer Welt, in der Menschen und Maschinen partnerschaftlich zusammenarbeiten. Wir müssen diese Welt aktiv gestalten. Wenn wir uns weiter nur damit beschäftigen, diese Welt zu regulieren und zu verwalten, verlieren wir das wichtigste Ziel aus den Augen: Menschen dürfen nicht zum Störfaktor einer hochautomatisierten Logistik werden, sondern zum Kopf einer Social Networked Industry«, so ten Hompel.

Die Vortragsreihe der Wirtschaftsvertreter eröffnet im Anschluss Dr. Christoph Beumer, Chairman und CEO der BEUMER Group, mit Einblicken in die Digitalisierungsstrategie eines Mittelständlers. Das ZukunftsPlenum wartete zudem mit einem Novum auf: Im Rahmen einer Pitch-Session kämpfte eine Auswahl von Start-ups und Start-ins um den »Digital Logistics Award«. Die Gründerteams stellten ihre digitalen Logistik- und Produktionslösungen vor; den Sieger kürte das Plenum mit einer Abstimmung direkt vor Ort. Die besten drei Teams wurden auf der Abendveranstaltung des Digital Hub Logistics mit attraktiven Preisen geehrt. Im Anschluss an das Tagesprogramm bot das Fraunhofer IML in diesem Jahr einen Einblick in die aktuelle Forschung des Instituts: Mit autonomen Fahrzeugen, der Erfassung von Bewegungsdaten via Motion-Capture-Technologie und Laserprojektionen präsentierten die Wissenschaftler im ersten Teil des neuen »Innovationslabor Hybride Dienstleistungen in der Logistik« ein Zusammenspiel von Technologien, die in der Social Networked Industry selbstverständlich sein werden.

Am zweiten Kongresstag, 13. September, widmete sich das Fraunhofer-Symposium »Social Networked Industry« dann in fünf parallelen Sequenzen der Frage, welche Schritte in Richtung Social Networked Industry in der Praxis schon gemacht sind und vor welchen Herausforderungen Wissenschaft und Wirtschaft dabei noch stehen. Auch der zweite Tag brachte dabei eine Neuerung mit sich: Erstmals setzte sich eine der fünf Sequenzen nicht aus Vorträgen und Podiumsdiskussionen zusammen; stattdessen konnten die Kongressteilnehmer in der »Digital Sandbox« auf Erkundungstour gehen. An insgesamt 14 Stationen mit realen Anwendungsfällen zeigten Wissenschaftler den Teilnehmern, wie Mensch und Technik

als Partner einer Logistik von morgen interagieren – von interaktiven Ladungsträgern über Augmented Reality und Drohnen bis zur physisch erlebbaren Blockchain.

<http://www.zukunftskongress-logistik.de/>

Quelle und Foto: Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML

IHK VERÖFFENTLICHT WAHLPRÜFSTEINE



Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein hat zur Bundestagswahl am 24. September die niederrheinischen Direktkandidaten der Parteien, die im Bundestag vertreten sind (CDU, SPD, Grüne, Die Linke), zu ihren wirtschaftspolitischen Ansichten befragt.

Sie wollte wissen, wofür die Bundestagskandidaten in Berlin einstehen wollen. Die Antworten sind ab sofort auf einer eigens eingerichteten Online-Plattform veröffentlicht.

„Wir möchten unsere Mitglieder mit diesem Projekt über die wirtschaftspolitischen Positionen der Direktkandidaten informieren“, erklärt

IHK-Präsident Elmar te Neues. „Schließlich sind die Unternehmen in Krefeld, Mönchengladbach, dem Rhein-Kreis Neuss und dem Kreis Viersen auf eine zukunftsweisende Wirtschaftspolitik auch auf Bundesebene angewiesen.“ Die Kandidaten nehmen zu sechs Themengebieten Stellung, unter anderem zu den Aspekten Fachkräftemangel, Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der IHK-Präsident ist sich sicher, dass die IHK-Wahlplattform eine gute Orientierungshilfe für die Wähler ist. „Nicht nur unsere 76.000 Mitgliedsunternehmen, sondern alle wirtschaftsinteressierten Bürger in der Region können von dem Wahlportal profitieren. Jetzt kann sich jeder Niederrheiner bis zum Wahltermin über die angestrebte Wirtschaftspolitik der Kandidaten und Parteien informieren.“

Die Antworten der Kandidaten zu den Fragen können unter www.wahlportal-niederrhein.de eingesehen werden.

Quelle und Foto: IHK Mittlerer Niederrhein

GÜTERMENGEN AUF WASSERSTRASSEN STABIL



Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hat in seiner aktuellen Ausgabe des statistischen Faltblattes „Daten & Fak-

ten“ wieder die wesentlichen Kennzahlen zum Binnenschiffahrtsgewerbe zusammengetragen.

Die beförderte Gütermenge auf den deutschen Wasserstraßen lag im Jahr 2016, das wieder von länger anhaltenden Niedrigwasserperioden geprägt war, mit insgesamt 221,4 Mio. t exakt auf dem Niveau des Vorjahres, wobei die Verkehrsleistung um 1,8 % auf 54,3 Mrd. tkm gesunken ist.

Die transportstärkste Region war das Rheingebiet mit 187,0 Mio. t (+ 0,7 %), gefolgt vom westdeutschen Kanalgebiet mit 40,3 Mio. t (+ 2,3%) und dem Mittellandkanal mit 21,1 Mio. t (- 2,8 %). Güterzuwächse gab es auf dem Main (+ 4,7 %; 15,6 Mio. t) und im Wesergebiet (+ 2,4 %; 8,4 Mio. t), während insbesondere auf der Mosel (- 11,1 %; 9,6 Mio. t), auf der deutschen Donau (- 7,0 %; 5,3 Mio. t) und im Elbegebiet (- 6,3 %, 17,9 Mio. t) Tonnagerückgänge verzeichnet wurden.

Bei der Betrachtung der einzelnen Gütersegmente ergaben sich keine nennenswerten Verschiebungen gegenüber dem Vorjahr. Besonders häufig wurden die traditionellen Gütergruppen „Erze, Steine, Erden“ (54,9 Mio. t, 24,8 % Anteil am Gütermix), „Kokerei- und Mineralölerzeugnisse“ (37,3 Mio. t, 16,9 %), „Kohle, rohes Erdöl, Erdgas“ (34,1 Mio. t, 15,4 %) sowie „Chemische Erzeugnisse“ (26,1 Mio. t, 11,8 %) über den Wasserweg transportiert. Signifikante Veränderungen innerhalb der transportierten Gütergruppen ergaben sich im Vergleichszeitraum nicht. Zunahmen wurden in der Kategorie „Chemische Erzeugnisse“ (+ 4,8 %) und „Sonstige Produkte“ (+ 7,8 %) registriert. Weiterhin positiv entwickelte sich der Containerverkehr. So stieg die Anzahl der über die deutschen Wasserstraßen transportierten Boxen auf 2,45 Mio. TEU (+ 2,5 %).

Die Stärke der deutschen Binnenflotte ging gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Zum Stichtag 31. Dezember waren im deutschen Binnenschiffsregister 1.978 Fahrzeuge für den Transport flüssiger und trockener Güter eingetragen (- 21 Einheiten). Hinzu kommen 70 Bunkerboote (- 10), 117 Schlepper (+ 2) und 299 Schubboote (+ 3). Die deutsche Fahrgastschiffahrt bildet weiterhin die größte „Weiße Flotte“ Europas mit 981 Tagesausflugsschiffen (- 2) und 62 Fahrgastkabinenschiffen (+ 2). Die Personenkapazität lag bei 206.376, die Bettenkapazität bei 9.006.

Die Anzahl der Unternehmen in der gewerblichen Binnenschifffahrt sank von 923 im Jahr 2014 auf 884 im Jahr 2015. Davon waren 402 Unternehmen in der Trockengüterschifffahrt, 138 in der Tankschifffahrt, 40 in der Schub- und Schleppschifffahrt sowie 319 in der Personenschifffahrt tätig. Die Beschäftigtenzahl sank im gleichen Zeitraum von 6.878 auf 6.809, wobei der Umsatz von 1,564 Mrd. Euro auf 1,625 Mrd. Euro gesteigert werden konnte.

Das Falblatt ist in der digitalen Version dieser Pressemitteilung beigefügt und steht außerdem im Internetangebot des BDB (www.binnenschiff.de, Rubrik „Service“) zum Download bereit. Die gedruckte Fassung kann über die BDB-Geschäftsstelle bezogen werden.

Hinweis: Der BDB führt keine eigene Datenerhebung durch, sondern greift für diese Veröffentlichung auf Material des statistischen Bundesamtes, des Bundesamtes für Güterverkehr und der Zentralen Binnenschiffsbestandsdatei bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes zurück. Für die Richtigkeit der Angaben kann daher keine Gewähr übernommen werden.

Quelle: BDB, Foto: SBO

„ZUKUNFTSKONGRESS LOGISTIK – 35. DORTMUNDER GESPRÄCHE“



12. – 13. SEPTEMBER 2017, DORTMUND

Am 12. und 13. September trifft sich die Logistikbranche wieder in Dortmund, um auf dem vom Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML und dem EffizienzCluster LogistikRuhr veranstalteten »Zukunftskongress Logistik – 35. Dortmunder Gespräche« Fragen zur

Zukunft der Logistik zu diskutieren.

Leitthema ist in diesem Jahr »Social Networked Industry – Menschen und Maschinen als Partner einer Logistik 4.0«. In der Social Networked Industry werden Menschen und Maschinen in Netzwerken zusammenarbeiten, Informationen teilen und miteinander kommunizieren. Rund um die Themenschwerpunkte »Technologie«, »Dienstleistung« und »Blockchain« soll der Kongress die Frage beantworten, welche Weichen Wissenschaft und Wirtschaft stellen müssen, damit Mensch und Maschine künftig zum Team werden.

Am ersten Kongresstag kommt es neben dem Vortragsprogramm auch zu einem Wettbewerb von Start-up-Unternehmen, die dem Publikum ihre digitalen Logistik- und Produktionslösungen vorstellen. Den Sieger, der den mit Preisgeld dotierten »Digital Logistics Award« erhält, kürt das Publikum mit einer Abstimmung direkt vor Ort. Außerdem bietet das Fraunhofer IML am Nachmittag eine Besichtigung einer neugestalteten und mit neuen Technologien ausgerüsteten Forschungshalle an.

Am zweiten Kongresstag widmet sich das Fraunhofer-Symposium »Social Networked Industry« dann in verschiedenen Sequenzen der Frage, welche Schritte in Richtung Social Networked Industry in der Praxis schon gemacht sind und vor welchen Herausforderungen die beteiligten Akteure noch stehen. »Krankenhaus 4.0«, »Transportlogistik 4.0«, »Supply Chain und Produktionsmanagement 2025«, »Digital Sandbox« und »Innovative KLT-Lösungen« sind die Themenschwerpunkte der Sequenzen.

Weitere Informationen zum Kongress gibt es [hier](#)

Quelle und Grafik: Fraunhofer IML

**SPERRUNG RHEINTALBAHN BIS 7.
OKTOBER**



Zwischen Rastatt und Baden-Baden bleibt die Rheintalbahn bis zum 07. Oktober auf Grund von umfangreichen Reparaturmaßnahmen gesperrt.

Die Deutsche Bahn und die bauausführenden Firmen der Arbeitsgemeinschaft Tunnel Rastatt haben heute in Karlsruhe zum Zeitplan der Wiederinbetriebnahme der Rheintalbahn informiert.

Nach eingehender Prüfung aller möglichen Bauverfahren zur Sicherung der Tunnelbaumaßnahme und Reparatur des Streckenabschnitts haben die Arbeitsgemeinschaft und die DB den 7. Oktober als Termin vereinbart. In dem insgesamt 160 Meter langen Bauabschnitt werden in den nächsten Wochen umfangreiche Arbeiten durchgeführt. Neben der Verfüllung im Tunnel müssen auf 150 Metern Oberleitungen demontiert, Gleise, Schwellen und Schotter ausgebaut sowie Vorbereitungen für eine ca. 120 Meter lange und einen Meter dicke Betonplatte getroffen werden. Diese soll den Baugrund gegen Lasten von oben statisch stabilisieren und als Grundlage für die neuen Gleise dienen. Allein dafür hat die Arbeitsgemeinschaft drei Wochen Bauzeit rund um die Uhr einkalkuliert. Erst anschließend können die Gleise wieder hergestellt werden.

„Als Deutsche Bahn haben wir uns einen deutlich kürzeren Zeitplan vorgestellt. Doch die Tunnelsicherung und der sichere Betrieb auf der Rheintalbahn stehen ganz klar im Vordergrund“, sagte Prof. Dr. Dirk Rompf, Vorstand Großprojekte bei der DB Netz AG. „Wir sind überzeugt, dass dieser Zeitplan eingehalten wird. Wir wollen, dass der Personen- und Güterverkehr auf dieser stark frequentierten Strecke wieder rollen

kann.“

Klaus Pöllath betont seitens der ARGE Tunnel Rastatt; „Angesichts der Komplexität des Sachverhalts und der Dringlichkeit der Strecken-Inbetriebnahme sind wir erleichtert, gemeinsam mit der Bahn diese solide und dennoch zügige Vorgehensweise erarbeitet zu haben.“

Am Mittag des 12. August war es bei den Vortriebsarbeiten für den Bau für den neuen Tunnel Rastatt (Aus- und Neubau-Strecke Karlsruhe–Basel) zu einem Einbruch von Wasser und Erdmassen gekommen. Der Oberbau senkte sich ab und die Gleise der darüber liegenden Rheintalbahn verformten sich. Seitdem ist der Streckenabschnitt im Rheintal gesperrt.

Die beschädigte Tunnelröhre ist inzwischen stabilisiert. Dafür wurde hinter dem Tunnelbohrer ein Pfropfen aus Beton in die Röhre eingebracht, um den rund 4.000 Meter langen intakten Tunnel von der Schadensstelle zu trennen. Der Teil bis zum Schneidrad der Bohrmaschine wird mit Beton verfüllt.

Als nächster Schritt sollen Gleise, Schotter sowie der Gleisunterbau im Bereich der Schadensstelle abgebaut werden.

Anschließend wird in dem Bereich die lastverteilende Betonplatte in den Boden eingebracht, die den beschädigten Tunnelteil und den Baugrund stabilisiert. Auf die Platte werden nach deren Fertigstellung und vollständigen Aushärtung des Betons die Gleise wieder aufgebaut.

Für den Personenverkehr gilt: Um die Auswirkungen für die Kunden zu mildern, hat sich der Personenverkehr zusammen mit dem Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) zu folgenden zusätzlichen Kulanzmaßnahmen entschieden: Die Abonnenten von Zeitkarten im Nah- und Fernverkehr erhalten für die Dauer der Sperrung eine 50prozentige Entschädigung.

Die DB wird in den kommenden Tagen aktiv auf alle Fernverkehrskunden mit Wohnorten in den betroffenen Regionen zugehen. DB-Kunden, die außerhalb der Region wohnen aber ebenfalls als tägliche Pendler betroffen sind, melden sich bitte im Abocenter (0180 6 011 066) oder im Comfort-Service (Bahncard100-Kunden). Verbundkunden wenden sich bitte direkt an den KVV.

Um unseren Kunden wieder Planungssicherheit zu geben, wird der Fahr-

plan ab dem 22. August schrittweise aktualisiert. Für die zum aktualisierten Fahrplan erworbenen Fahrkarten gelten wieder die üblichen Umtausch- und Erstattungsregelungen sowie die Fahrgastrechte. Selbstverständlich werden die bis zum 22. August erworbenen Fahrkarten im Schienenersatzverkehr und auf den Umleitungs- oder Umfahungsstrecken anerkannt, eventuelle Zugbindungen sind aufgehoben. Wenn die Kunden aufgrund der geänderten Fahrtzeiten ihre geplante Reise nicht mehr antreten möchten, können sie vor dem 22. August erworbene Fahrkarten kostenfrei umtauschen oder sich erstatten lassen. Kunden werden gebeten, sich rechtzeitig vor Beginn der Reise zu informieren.

Das seit dem 13. August geltende Fahrplankonzept für den Personenverkehr hat sich indes bewährt. Reisende steigen in Rastatt bzw. Baden-Baden in Ersatzbusse um, die im direkten Anschlussverkehr von 5:15 Uhr bis 0:15 Uhr laufend verkehren. Die Busse fahren im Schnitt alle 5-10 Minuten. Danach bestehen stündliche Anschlussmöglichkeiten im Fernverkehr in beide Richtungen. Aufgrund der Streckenunterbrechung müssen Fahrgäste auf diesem Abschnitt mit Reisezeitverlängerungen von planmäßig einer Stunde rechnen, bei zusätzlich auftretenden Störungen der Betriebslage sind auch größere Verzögerungen möglich.

Die DB wird dieses Fahrplankonzept mit einem hochfrequenten Buseratzverkehr zwischen Rastatt und Baden-Baden im Grundsatz auch nach Ferienende in Baden-Württemberg ab 11. September fortsetzen, derzeit laufen bundesweit Abfragen zur Sicherstellung der Buskapazität. Darüber hinaus prüfen wir nach Beendigung der Sperrung der Gäubahn derzeit gemeinsam mit der SBB eine Verstärkung der Wagenkapazität auf den Fernverkehrslinien zwischen Stuttgart und Zürich.

Für den Güterverkehr hat die DB diverse Entlastungsmaßnahmen eingeleitet. Die Neckar-Alb-Bahn (Horb–Tübingen–Reutlingen–Plochingen) wird bereits als Umleitungsstrecke für Güterzüge genutzt. Zusätzlich verkürzt die DB Netz AG Baustellen auf möglichen Ausweichstrecken oder verschiebt diese auf einen späteren Zeitpunkt. Damit werden Kapazitäten und alternative Trassen für die Ersatzverkehre geschaffen.

Die derzeit laufende Baustelle auf der Gäubahn wird darüber hinaus um eine Woche auf den 5. September verkürzt. Dadurch kann der Güterverkehr, der bisher auf die Neckar-Alb Bahn umgeleitet wird, auf der Gäubahn verkehren. Die Einschränkungen des Nahverkehrs auf der Neckar-Alb-Bahn können dann ab dem 6. September wieder zurückgenommen werden.

Zur intensiven Koordinierung hat die DB Netz AG eine so genannte Trassenkonferenz eingerichtet, um Eisenbahnverkehrsunternehmen jeweils aktuell zu informieren und sich auszutauschen. Prof. Dr. Dirk Rompf: „Uns ist bewusst, dass die Kapazitäten auf den Umleitungsstrecken knapp sind und das die Schienengüterverkehrsunternehmen vor große Herausforderungen stellt. Hier unterstützen wir intensiv.“

Auch DB Cargo stellt in enger Abstimmung mit den Kunden sicher, dass Transporte für wichtige Industriebereiche in Süddeutschland, Italien und der Schweiz fahren können. Dazu gehören neben der Versorgung mit Grundstoffen für die chemische Industrie unter anderem Stahlwerke, die Mineralölbranche und Papier verarbeitende Industrien. Versorgungsrelevante Züge werden prioritär behandelt.

Quelle: DB AG, Foto: DB AG / Thomas Niedermüller