

ZUSAMMENARBEIT ALS CHANCE FÜR ALLE



Projekt HARRM untersuchte die Hinterlandanbindungen der Logistikregionen Niederrhein und Limburg

Am 30. April 2015 endete das von der Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft gemeinsam mit der niederländischen Fontys Hogeschool durchgeführte Forschungsprojekt HARRM. Das steht für „Hafenregion Rhein-Maas“.

Im Rahmen dieses Projektes beschäftigten sich landesübergreifend Teams mit den Seehafenhinterlandverkehren an Rhein und Maas. Und das ergab durchaus gute Ergebnisse für die Hafenstandorte Neuss und Düsseldorf, wie Prof. Dr. Hans-Georg Steffens, Professor für Operations Research an der Hochschule Neuss, erklärt. Aus dem Abschlussbericht ergeben sich aber auch wichtige Erkenntnisse, um eine mögliche Verlagerung von LKW-Verkehren auf das Binnenschiff zu erreichen.

An dem Projekt nahmen insgesamt 19 Partner vom Niederrhein und aus der niederländischen Provinz Limburg teil – Verbände, Unternehmen, Kommunen und Hochschulen. Und eben auch Häfen: Neben den Neuss Düsseldorf Häfen auch die Delta Port GmbH, Born, Stein, Venlo und Venray. Mit einer umfangreichen Analyse der Stärken und Schwächen der Häfen der Region konnte in einem ersten Schritt verdeutlicht werden, dass die Binnenhäfen an Rhein und Maas über eine moderne Infrastruktur verfügen, aber gleichwohl noch

ein hohes Entwicklungspotenzial besitzen. Als Basis dienten die Hauptkriterien Ansiedlungsflächen, Erreichbarkeit, Umgang mit Stakeholdern, Supra- und Infrastruktur sowie Marktaktivität. Dabei konnte die Rhein-Cargo als Hafенbetreiber an den Standorten Neuss und Düsseldorf mit der hervorragenden Erreichbarkeit, der von einem Hafen dieser Größe zu erwartenden vielseitigen Supra- und Infrastruktur sowie dem entsprechenden Marktauftreten punkten. Gleichzeitig sehen die Wissenschaftler Probleme in dem Umgang mit Stakeholdern, außerdem seien Ansiedlungsflächen knapp.

Letzteres ließe sich aber in Kooperation mit Krefeld ausgleichen. Denn auch das ist ein Ergebnis der Studie: Oft sind es gerade die kleineren Häfen, die in Nischen über Vorteile gegenüber den stärker auf das Massengeschäft fokussierten größeren Häfen verfügen. Ein wesentliches Ergebnis der Analyse der Binnenhäfen in der HARRM-Region ist deshalb das Resultat, dass gerade die Kooperation der Häfen einen hohen Nutzen sowohl für die Logistikunternehmen als Kunden der Häfen, aber auch für die Häfen als Anbieter besitzt. Um Hafeninfrastruktur besser für die eigenen Logistikketten zu nutzen, bietet sich das Konzept der Synchromodalität an. Das bedeutet, dass der Auftraggeber dem Spediteur nicht vorschreibt, welchen Transportweg er wählen muss, sondern ihm freie Hand lässt, je nach Verkehrslage, Wetter oder anderen Ereignissen, flexibel zu disponieren. Das beinhaltet auch die Möglichkeit, verschiedene Lieferungen zu einer Fracht zusammen zu fassen. Diesem in den Niederlanden als Schwerpunkt für den Topsektor Logistik angesehenen Konzept widmet sich der zweite Teil des Projektes. Unter der Federführung der Fontys Hogeschool aus Venlo entwickelten die niederländischen Partner Konzepte, die einen schnellen und kostengünstigen Wechsel des Verkehrsträgers ermöglichen.

Allerdings: In einer Modellrechnung ergaben sich zwar Vorteile, die Kosten ließen sich (noch) nicht senken, weil sich die Verkehre des Beispielsauftraggebers nicht bündeln ließen. Zudem wäre für eine flexible Planung eine umfangreiche Datenbank erforderlich, die Verkehrswege eben so enthält wie die derzeitigen Bedingungen – eine Art Navi für Warentransporte, wie Ir. Hans Aarts, Directeur Fontys Hogeschool Techniek en Logistiek, Venlo, erklärt. Er betonte aber auch, dass in den Niederlanden bereits Dienstleister an genau solchen Systemen arbeiten. Mit ihnen ließe sich unter Vorgabe von speziellen

Zielen wie Kostenreduzierung, Umweltfreundlichkeit und Schnelligkeit des Transports das Konzept der Synchromodalität umsetzen und so eine optimale Logistikkette definieren. Aarts: „In der Hafenregion Rhein-Maas sind die Voraussetzungen dafür geschaffen, ein solches Konzept auch umzusetzen.“

Das dritte Arbeitspaket des Projektes befasst sich mit der Nutzung von Binnenschiffen zum umweltfreundlichen Transport von Gülle zur Versorgung von Biomassekraftwerken. Dieses Thema ist gerade in den ländlichen Bereichen der HARRM-Region von hoher Bedeutung. Im Rahmen des Projektes konnte ein idealer Standort für ein Biomassekraftwerk in Nimwegen ermittelt werden. Mit Simulationsrechnungen wird die Wirtschaftlichkeit dieses Verfahren untersucht.

„Durch das Projekt HARRM konnte die grenzüberschreitende deutsch-niederländische Hafenregion Rhein-Maas gestärkt werden“, so das erfreute Fazit von Steffens. „Es wurde eine Reihe von Impulsen zu einer nachhaltigen Kooperation der Binnenhäfen gegeben. Die durch HARRM definierte Kooperation wird auch nach Ende der Förderung durch die Europäische Union, das Land Nordrhein-Westfalen und die Provinz Limburg fortbestehen.“

WELTPOLITIK AM RANDE EINER NEUSSER BAUSTELLE



Klaus Karl Kaster verfolgt die Arbeiten am Epanchoir mit großer Aufmerksamkeit und Begeisterung.

Baggerarbeiten am Epanchoir machen schöne Fortschritte und bringen immer wieder Überraschendes ans Licht

Neusser, die schon einige Zeit lang nicht mehr an der Kreuzung Nordkanalallee/Selikumer Straße vorbeigeschaut haben, werden ziemlich erstaunt sein – gelinde gesagt. Denn derzeit klafft dort in der Erde eine überraschend große und tiefe Grube.

„Möglicherweise in diesen Tagen die größte Tiefbau-Ausschachtung in unserer Stadt“ vermutet Klaus Karl Kaster, stellvertretender Vorsitzender des noch jungen „Vereins der Freunde und Förderer des historischen Nordkanals in Neuss“, der sich maßgeblich und erfolgreich für die Gewinnung von finanzkräftigen Sponsoren und Institutionen in und um Neuss eingesetzt hat.

Die bevorstehenden ambitionierten Restaurierungsarbeiten am napoleonischen Wasserkreuzungsbauwerk – Epanchoir – werden in wenigen Monaten dieses historische, technische Denkmal von internationalem Rang in altem Glanz erstrahlen lassen. Aber nicht nur, wie sich das der einstige Bauherr Napoleon vorgestellt hat, sondern darüber hinaus ergänzt einen kleinen Park und einen schmucken Info-Point. „Die Dimensionen unseres Projektes sind jetzt deutlich erkennbar“, meint Kaster und schaut auf die 45 mal 22 Meter große und über 5 Meter tiefe Grube, die zwischenzeitlich bis zu vier Bagger ausgehoben haben. „Damit führen wir den Nordkanal im Bereich des Epanchoir in einer Länge von 45 Meter so vor Augen, wie er geplant war, nämlich als Treidel-Schiffahrtsweg mit 22 Meter Breite!“ Die erfahrenen Baggerführer mussten jederzeit Fingerspitzengefühl walten lassen, um ja nicht die vier historischwertvollen Böschungskegel am befestigten Bassin zu beschädigen. „Auch das Tiefbaumanagement sowie das Bodendenkmalamt der Stadt Neuss haben der Fachfirma ein hohes Maß an Können, Kompetenz und Feingefühligkeit zugebilligt“, schließt sich Kaster dem Lob der Fachinstitutionen an.

Die Mühe hat sich gelohnt: Während der Ausschachtung wurde neben der bekannten Inschrift auf Französisch an der Oberkante des zweiten Böschungskegels neben dem Wehrbau noch eine zweite, und zwar in

lateinischer Sprache und in gleicher Steinmetzkunst gefunden: „Recipiendis Erftae Aquis Egerendis – MDCCCIX Neapoleone Imperante“ steht hier verewigt. Übersetzt:

„Zur Aufnahme und zur Verteilung des Erftwassers“. Dass sich der französische Kaiser durch die Bezeichnung als „Neapoleone“ aus seiner korsischen Herkunft in die Nähe des italienischen Kulturkreises rücken lässt, kann man als bewussten politischen und historischen Schachzug deuten. Große Weltpolitik am Rande der wichtigen, aber überschaubaren Neusser Nordkanal-Baustelle!

Und jüngster schöner Fund: Man hat den Grundstein an der Unterkante des Epanchoir-Mauerwerks freigelegt, fein gemeißelt: 1809. Eine weitere Überraschung erbrachten die Baggerarbeiten: Anders als bisher vermutet gab es zu Napoleons Zeiten am Epanchoir keinen Durchstich von der Obererft in die Nordkanaltrasse.

Das war bislang als Grundlage der bis Mitte des 19. Jahrhunderts betriebenen Treidelschiffahrt Neuss – Schiefbahn – Neersen angenommen worden. Die Wasserzufuhr musste damals aus anderen Quellen stammen. Die Fachleute des Bodendenkmalpflege und des Tiefbauamtes der Stadt Neuss verfolgen aufmerksam und engagiert beinahe jeden Schritt der Arbeiten. Man interessiert sich für die Sauberkeit der Freilegung, und jedes Teil wird genau begutachtet, ob sich irgendetwas Wertvolles oder neue Hinweise mit historischer Bedeutung ergeben. Wenn die Ausgrabungen in der nächsten Zeit beendet sind, beginnt die umfangreiche Denkmalrestaurierung des Epanchoir. Das Gelände wird zunächst detailliert vermessen und in Karten eingezeichnet.

NEUSTART IM MUSEUM



(Foto: re:set/www.clemens-sels-museum-neuss.de)

Zur Wiedereröffnung des sanierten Deilmann-Baus am 38. Internationalen Museumstag, dem 17. Mai 2015, präsentiert sich das Clemens Sels Museum Neuss gleich mit drei Ausstellungen:

„re:set – abstract painting in a digital world“ zeigt, wie Künstler die sich bietenden Möglichkeiten der neuen Medien in ihrem Werk verarbeiten.

Und im Rahmen der großen Ausstellungsinitiative „25/25/25“ der Kunststiftung NRW setzt die Künstlerin Barbara Breitenfellner in Anlehnung an die Sammlung des Hauses einen Traum als Installation um. Der neugestaltete Webauftritt und die virtuelle Ausstellung »FREILAND« (bis 17.05.2015, www.csm-freiland.de) wecken die Neugier und geben einen ersten Eindruck. www.clemenssels-museum-neuss.de

PREMIEREN BESTIMMEN JUBILÄUMS-PROGRAMM



„Der Widerspenstigen Zähmung“ führen das Schauspielhaus und die Kunstuniversität Graz beim Jubiläumsfestival auf.

(Foto: Lupi Spuma)

Im Neusser Nachbau des Globe Theaters darf gelacht, mitunter geweint und sicherlich wieder viel getobt werden.

Premieren bestimmen das Programm des 25. Shakespeare Festival im Globe Neuss, das vom 28. Mai bis zum 27. Juni in 34 Veranstaltungen wieder einen bedeutenden Querschnitt aus William Shakespeares Schaffen präsentiert: Allein aus England kommen drei deutsche Erstaufführungen und eine Auftragsproduktion.

Ein katalanisches „Was ihr wollt“, ein „Hamlet“ aus Brasilien, eine „Zähmung der Widerspenstigen“ und „Die lustigen Weiber von Windsor“ aus Österreich erleben im Globe ebenfalls ihre deutschen Premieren. Und besondere musikalische Erlebnisse bieten der WDR Rundfunkchor mit Gustav Peter Wöhler und die Lautten Compagny mit Dominique Horwitz.

Zum 25. Shakespeare Festival im Globe Neuss darf viel gelacht, mitunter geweint und sicherlich wieder viel getobt werden: In sechs Komödien, drei Tragödien, einer Historie und einer „Impro-Oper“ wird der Dichter in diesem Jahr die Bühne des Globe beherrschen. Und natürlich werden wir auch bekannte Gesichter aus Film und Fernsehen im Halbrund des Shakespeare-Nachbaus sehen können.

Aus England kommen die Klassiker „Romeo und Julia“ mit der Shakes-

peare at the Tobacco Factory sowie ein mehrfach ausgezeichnetes „Macbeth“ der Piper Productions. Die skurrildramatische Inszenierung der Komödie „Measure for

Measure“ schuf Dan Jemmett ganz ausdrücklich für das diesjährige Jubiläumsfestspiel an der Rennbahn. Stephen Jameson und die Mountview Productions präsentieren mit „Love’s Labour’s Lost“ eine elanvolle, gar nicht so verlorene Liebesmüh.

Deutsch sprechen SHAKESPEARE und PARTNER beim „Wie es Euch gefällt“ und natürlich die Bremer Shakespeare Company, die mit „Shakespeares Könige. Mord Macht Tod“ Ordnung in die blutige Geschichte der britischen Herrscher bringt. Die Salzburger Theaterachse präsentiert mit „Die lustigen Weiber von Windsor“ eine temporeiche Komödie und in der „Widerspenstigen Zählung“ des Schauspielhauses und der Kunstuniversität Graz kommt es, wie’s eigentlich immer sein sollte, zu einer wechselseitigen Zählung. Mit „La Traviata“ können wir schließlich Zeugen einer Improvisationsoper werden, bei der ein klassisch ausgebildetes Ensemble aus München auf Stichworte des Publikums singt, dichtet oder spielt. Ein einmaliger Abend! Freuen dürfen sich die Besucher auch auf die beiden „Exoten“ des Jubiläumsfestes: Aus Rio de Janeiro gibt es einen „Hamlet“ im brasilianischen Portugiesisch, und wenn Els Pirates aus Barcelona anreisen, wird uns ihr „Nit de Reis“ (Was ihr wollt) nicht eigentlich spanisch, sondern katalanisch vorkommen ...

Die Karten (zzgl. 12% Vorverkaufsgebühr) gibt es ab Samstag, den 14. März, 9:00 Uhr bei den bekannten Vorverkaufsstellen, telefonisch unter 02131 526 99 99 9 (Mo–Fr 08-20 Uhr, Sa 09- 18 Uhr, So & an Feiertagen 10-16 Uhr) oder im Internet. Informationen unter: www.shakespeare-festival.de

WASSER MARSCH IN DÜSSELDORF



Das Amt für Gebäudemanagement der Stadt Düsseldorf hat traditionell nach der Winterpause wieder rund um Ostern die städtischen Brunnen in Betrieb genommen.

Die größte der Düsseldorfer Brunnenanlagen, die „Fontäne mit Wasserspielen“ im Nordpark, sprudelt nach Reinigung des Beckens bereits seit der zweiten Märzwoche und erfreut die Parkbesucher. Zuvor mussten die Fachleute die 160 Düsen reinigen, montieren und einstellen sowie die Pumpen prüfen.

Ein weiterer Schwerpunkt war die Inbetriebnahme der Innenstadtbrunnen. In der Altstadt sind dies zum Beispiel der „Gänsebrunnen“ am Marktplatz, der „Fischerjungen-Brunnen“ am Stiftsplatz, der „Radschlägerbrunnen“ am Burgplatz und der „Heimatbrunnen“ am Maxplatz.

HAFENMEISTER HAFENKARTE VON ROTTERDAM ONLINE



Rotterdam 02-04-15 Plaatsing silo's bij Reym Rotterdam Foto: Marco Hofste

Von der Maasvlakte bis über die Erasmusbrücke hinaus ist jeden Tag im Hafen Rotterdam enorm viel Betrieb. Allein schon zirka 30.000 Seeschiffe und 110.000 Binnenschiffe müssen jedes Jahr ihren Weg über alle kurvigen Wasserstraßen finden. Nicht nur für die Schiffe, sondern für allerlei Teilnehmer im Hafen ist daher eine aktuelle Hafenkarte zwecks einer effektiven Betriebsführung essentiell. Der Hafenbetrieb verfügt – mit dem nagelneuen System PortMaps – ab jetzt über eine hundertprozentig aktuelle und übersichtliche Online-Karte des Hafens.

Auf der interaktiven Hafenmeister Hafenkarte erhalten Sie unter anderem eine deutliche Übersicht über Terminals, Anlegestege, Dalben, Liegeplätze und Wassertiefen. Diese Karte wird täglich um die neuesten Informationen ergänzt und verdeutlicht alle topografischen und nautisch relevanten Informationen über den Hafen. Sie stellt einen großen Fortschritt dar, beispielsweise im Vergleich zu den Leitfäden, zu den physischen Karten, die verschickt wurden und beim Zukleben des Umschlags schon beinahe veraltet waren. Ab jetzt klicken Sie sich online problemlos durch die Karte, und so haben alle Beteiligten immer die aktuellsten Informationen zur Hand.

Automatisch aktualisiert

Als Hafenverwalter und -regisseur ist es für den Hafenbetrieb Rotterdam äußerst wichtig, dass alle Nutzer immer dieselbe aktuelle Hafenkarte verwenden. Mit PortMaps nimmt der Hafenbetrieb ein modernes Informationssystem zur Speicherung, Berechnung und Visualisierung von

geografischen Informationen in Betrieb. Die Hafenmeister Hafenkarte wird jeden Tag automatisch aktualisiert und ist intern an Systeme wie ArcGIS, SAP und Sharepoint gekoppelt.

Verwaltungsarbeit

Alle vorhandenen Informationen in einem einzigen System unterzubringen, erforderte eine Menge Aufmerksamkeit: Mehr als anderthalb Jahre hat den Hafenbetrieb diese Arbeit gekostet. Mit dieser Innovationsoffensive ist es dem Hafenbetrieb gelungen, eine Hafenkarte zusammenzustellen, die für die Zukunft gerüstet ist. Ab jetzt gibt es immer einen Ort, von dem aus problemlos ersichtlich ist, wo man im Hafen sein muss.

PORT MAP

NEUSSER RAT BESUCHTE DAS PIERBURG WERK



Geschäftsführer Jochen Hintze: „Wir sind stolz auf die Entscheidung für diesen Standort“

Über die Wirtschaftsstärke der 2003 fusionierten Neuss-Düsseldorfer Häfen konnte sich der Neusser Stadtrat auf Einladung der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein jetzt auf einer Informations-

tour durch den Hafen kundig machen. Die Reise endete mit einem Besuch im neuen Werk Niederrhein von Pierburg.

Geschäftsführer Jochen Hintze stellte dabei das Neusser Unternehmen und seine Einbindung in die KSPG Gruppe und den Rheinmetall Konzern vor. Er verwies auf die besonderen Bedingungen, die ein Unternehmen der Automobilindustrie in puncto Lieferfähigkeit und Wettbewerbsfähigkeit erfüllen muss und erläuterte ihre Bedeutung für die Standortwahl. Neben weiteren positiven Standortfaktoren, so Hintze, haben die in Neuss vorhandenen positiven Rahmenbedingungen maßgeblich zur Entscheidung für den Standort Niederrhein beigetragen. Es gelte jetzt, das Erreichte fortzuführen und auszubauen. Jochen Hintze: „Wir müssen es immer wieder schaffen, unsere Wettbewerbsfähigkeit auch international unter Beweis zu stellen.“

Im Anschluss unterstrich Werkleiter Dr. Jochen Luft in seiner Vorstellung des Werkes auch seine Zufriedenheit mit der Entscheidung ‚Hafenmole‘: „Wir sind stolz auf die Entscheidung für diesen Standort, die nicht nach dem Mainstream ausgerichtet ist“. Der Werksvorstellung folgten Gruppenrundgänge mit dem Werkschef sowie dem Leiter der Montage, Mario Schäfer, und Karl-

Wilhelm Caris, der die Montage- Minifabrik 1 führt. Bei einem anschließenden Imbiss gab es Gelegenheit mit den Mitgliedern des Neusser Rates die aktuelle Situation und künftige Projekte im Umfeld des Werkes wie den entstehenden Uferpark zu diskutieren.

Der zum Rheinmetall-Konzern gehörende Automobilzulieferer KSPG AG rechnet im laufenden Geschäftsjahr mit einem Umsatzwachstum und einer weiteren Ergebnisverbesserung.

Dazu Horst Binnig, Vorsitzender des Vorstandes des Neckarsulmer Unternehmens: „Wir haben 2014 mit einem Umsatz von 2.448 Mio. Euro ein Rekordergebnis erzielt. Im laufenden Geschäftsjahr werden wir neben der weiteren Stärkung unseres organischen Wachstums den Fokus auf die zusätzliche Verbesserung unserer operativen Performance legen.“

„ALLES ANDERE WAR MIR SCHNELL ZU LANGSAM“



Marion Wagner geht schnell in die Luft, damit die Kunden ihre Waren sicher erhalten

Marion Wagner leitet eine Abteilung für Luftfracht bei der Rieck Logistik Gruppe – mitten im Neusser Hafen

Dass der Neusser Hafen ein wichtiges Drehkreuz für globale Straßen-, Bahn- und Schiffsverkehre ist, ist international bekannt. Dass an der Duisburger Straße auch ein wichtiges Verteilzentrum für Luftfracht ist, dürfte den wenigsten bekannt sein.

Tatsächlich organisiert Marion Wagner von der Rieck Sea Air Cargo International jedes Jahr den Transport von rund 250 Tonnen per Luft. Meistens Güter, die besonders eilig oder wertvoll sind oder weit bewegt werden müssen – oder eben alles von dreien. Die ersten Schritte waren ebenso erstaunlich, wie die Idee eines Luftfrachtbüros mitten im Hafen: Zunächst nur mit einem Laptop und einem Drucker ausgerüstet machte sich die Managerin von ihrem Schreibtisch im Großraumbüro der Kollegen der Systemspedition 2012 mit dem Kundenklientel und dem Markt vertraut.

Der erste Auftrag kam aber völlig unerwartet: Jürgen Rieck, Gesellschafter der Unternehmens-Holding und begeisterte Karnevalist, beauftragte sie, das Equipment der Swinging Fanfares auf die Seychellen zu fliegen. Musikinstrumente, Kostüme, eben alles, was die

Jecken für den dortigen Umzug und die dazugehörigen Gastspiele benötigten. „Das waren rund drei Tonnen“, erinnert sich Marion Wagner. Untergebracht in Koffern, Kartons und speziellen Musikkoffern. „Es ist alles rechtzeitig angekommen. Und auch alles wieder zurück gekommen. Das war schon eine lustige Geschichte“, erinnert sie sich heute. Und fährt fort: „Nach dem erfolgreichen Gastspiel sind die Musiker abgereist und haben alles stehen lassen. Ich habe dann mit Hotel, Flughafen und Fluggesellschaft den Rücktransport organisiert. Nach einem solchen Einstand ist alles andere easy.“ Heute kann sie über die Episode lachen. 2012 hat sie schon geschwitzt.

Auch wenn Marion Wagner klassisch Speditionskauffrau gelernt hat und zunächst in der LKW-Disposition gearbeitet hat, so war ihr das schnell zu langsam. Ein Kollege hat sie zu einem Express Kurierdienstleister abgeworben. Heute arbeitet sie mit einem Kollegen und zwei Auszubildenden zusammen – und der Umsatz hat sich seit 2012 verdreifacht. Auch die Rieck Logistik Gruppe nimmt in diesem Jahr an der „transport logistic“-Messe in München teil und wird die Geschäftsbereiche am Gemeinschaftsstand der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in Halle B 4, Stand 331, präsentieren. Der Gemeinschaftsstand ist um 100 m² gewachsen, 19 Mitaussteller aus Berlin und Brandenburg präsentieren sich nun auf insgesamt 400 m² Fläche.

IMMER DEN EFFEKTIVSTEN WEG IM BLICK



Mosolf setzt beim Transport zwischen Düsseldorf und Seehäfen auf umweltfreundliche Binnenschiffe

Verschiedene Verkehrswege führen in und aus dem Düsseldorfer Hafen. Eine ökonomisch wie ökologisch sinnvolle Kombination der Verkehrsträger hat sich die Horst Mosolf GmbH & Co. KG, einer der größten Automotive-Systemdienstleister in Europa auf die Fahnen geschrieben.

Vom trimodalen Autoterminal Düsseldorf aus werden Rotterdam und Antwerpen mit mehreren Abfahrten pro Woche frequentiert. Den Rhein abwärts nimmt inzwischen jedes sechste, im Düsseldorfer Werk produzierte Fahrzeug diesen Verkehrsweg. Die Bergfahrt zurück an den Niederrhein wird für einen optimalen „modal shift“ diverser Aufträge genutzt – flexibel je nach Kundenanforderungen und Kapazität des multimodalen Verkehrsmittelportfolios der Mosolf-Gruppe. Hierzu zählen neben den beiden Binnenschiffen rund 800 Fahrzeugtransporter und über 300 Doppelstock-Bahnwaggons. Im vergangenen Jahr wurde zu der bereits verkehrenden MS Terra das Schwesterschiff MS Terra 2 von der Reederei F. Elbert B.V. gechartert. Der innovative Hybridantrieb der MS Terra 2 wurde im Rahmen ihrer Taufzeremonie eigens mit dem „Green Award“ gewürdigt.

Mosolf ist bereits seit 1999 im Düsseldorfer Rheinhafen mit seinem Dienstleistungsangebot im Bereich Fahrzeuglogistik und -technik aktiv. So kann auf jahrelange Erfahrung für den Fahrzeugumschlag über RoRo-Binnenschiffe zurückgegriffen werden. „Die Nachfrage für Transportdienstleistungen leitet sich vom Gesamtmarkt ab – eine Stärke des Mosolf-Netzwerks ist, dass wir agil auf die zunehmende Dynamik am Markt reagieren. Dabei ist unser Barge-Konzept ein wichtiger Pfeiler um situativ den jeweils sinnvollsten Verkehrsträger zu nutzen.“ erläutert Christian Kerner, Niederlassungsleiter in Düsseldorf. „Im Gegensatz zur Linienschiffahrt oder bei Massengütern arbeiten wir nicht mit einem in Stein gemeißelten Fahrplan. Unsere Planung ist ähnlich wie in der Trampschiffahrt sehr kurzfristig, bedarfsgerecht und damit am Puls der Kunden und Märkte“.

Nach möglichen technischen Dienstleistungen oder Fahrzeugaufbereitungen stehen für die Distribution auf der letzten Meile dann die bewährten hellblauen Mosolf-Fahrzeugtransporter zur Verfügung. Die Einbettung im Herzen der Metropolregion Rhein Ruhr bietet Kundennähe im

größten Ballungsraum Deutschlands und das verwobene Autobahnnetz ermöglicht eine schnelle Erreichbarkeit darüber hinaus – sofern die Rheinüberquerung ohne Umwege klappt, so der Niederlassungsleiter.

WECHSEL VON DER STRAÙE SPART GELD UND CO2



Der Umweltschutz liegt Jürgen Albersmann und der Neusser Contargo-Mannschaft am Herzen.

Contargo zeigt auf der „transport logistic“ Möglichkeiten, die Umwelt und den Geldbeutel zu schonen

Nachhaltigkeit ist eines der wesentlichen Themen der Contargo auf der diesjährigen „transport logistic“-Messe in München. Ein Thema, auf das sich Jürgen Albersmann, Geschäftsführer der Contargo Neuss GmbH, besonders freut.

Denn der Standort ist ein gutes Beispiel, wie strategische Ansätze vor Ort umgesetzt und in Erfolg verwandelt werden. „Im Grunde ist unser Geschäftsmodell an sich nachhaltig angelegt, mit der Verlagerung von Containerverkehren von der Straße auf das Binnenschiff und die Schiene“, erläutert der Geschäftsführer. Als Beleg macht er eine einfache Rechnung auf: Gegenüber dem StraÙentransport spart die trimodale Transportkette auf der Strecke zwischen Neuss und dem Hafen Rotterdam

142 Kilo CO2 ein. Das entspricht 60 Prozent der Gesamtemission.

Doch wollen sich die Neusser auf diesen systemischen Vorteilen nicht ausruhen: Im letzten Jahr wurde erfolgreich ein Umweltmanagement nach ISO 14001 eingeführt. Und das enthält klare Ziele, die sich die Mitarbeiter auferlegt haben. Das sind teilweise allgemeine Anweisungen wie die Einhaltung aller relevanten Vorschriften und Grenzwerte. Daneben hat Contargo Neuss ab diesem Jahr 2015 auch die Stromversorgung für die Kräne vollständig auf erneuerbare Energien umgestellt. Nicht aus Zwang, wie Albersmann betont. „Es ist einfach unser Willen. Wir wollen hundert Prozent ökologische Verkehre anbieten also verwenden wir auch keine Energie aus Kohleverstromung.“

Gleichzeitig verstehen wir diese Entscheidung so, dass unsere Ziele eben kein Lippenbekenntnis sind, sondern ‚wir machen das auch‘. Eine weitere Maßnahme: Die Reach Stacker werden auf Euro 5 Norm umgestellt. „Damit erreichen wir den höchsten technisch machbaren Standard bei den Abgaswerten und auch bei der Lärmemission.“ Und das kommt dann auch den Nachbarn zu Gute. Auch die Umweltkennzahlen – Abfall, Öl und Diesel, werden inzwischen kontinuierlich erhoben und kontrolliert. Und sowohl im internen wie externen Briefverkehr wird nur Recyclingpapier verwendet – wenn überhaupt gedruckt wird. „Das ist nur ein kleiner Schritt. Aber viele kleine Schritte ergeben eine lange Strecke und deshalb ist jeder kleine Schritt wichtig.“

Albersmann hat aber auch noch einen positiven Nebeneffekt festgestellt: Die Umstellungen entlasten nicht nur die Umwelt sondern auch die Budgets des Standortes: Zwei Liter Diesel weniger pro Stunde bedeuten im Jahr eine eingesparte Menge von 5000 Litern – und das pro Fahrzeug. Über dieses und andere Themen unterhält sich Albersmann gerne am Stand B6.201/302 in München.