Neuss Düsseldorfer
HAFEN ZEITUNG
MAI 2008 www.hafen-zeitung.de

Unermüdlich wirbt Günter Kozlowski für die Verkehrspolitik des Landes NRW **Seite 6**

Ticker: Großes Geburtstagsfest im Hafen +++ Wirtschaft forderte Rheinanschluss +++ Flächen erhalten +++ Die Perle der Normandie +++ Neue Konzepte für die Eisenbahn +++ Südeuropäische Konkurrenz droht +++ Preisrätsel

Alle Zahlen sehr sorgfältig prüfen

Hafenverein kritisiert die Auswirkungen der neuen Düsseldorfer Bauleitplanung

Beim Düsseldorfer „Hafenverein" sorgt die vom Planungsausschuss beschlossenen Änderung der Bauleitplanung für den Hafen (wir berichteten) für reichlich Gesprächsstoff, wie der Vorsitzende Ernst Lamers berichtet. Den rund 40 Mitgliedsunternehmen war die Entscheidung eine außerordentliche Mitgliederversammlung wert. „Wir haben sehr intensiv die Änderung des Flächennutzungsplans und die vier damit verbundenen Bebauungspläne diskutiert."

Zunächst, so der Tenor der Versammlung, wollen die Mitglieder die Offenlegung der Flächennutzungspläne bis zum 27. Mai dafür nutzen, ihre Stellungnahme abzugeben und den Politikern mitzuteilen, welche Punkte aus

Sicht der einzelnen Unternehmens anzumerken sind. Die sind natürlich jedem Unternehmen selbst überlassen. „Wir betrachten für die gesamte Situation einer eventuellen Wohnbebauung das Lärmgutachten als entscheidend, ob eine Wohnbebauung stattfinden kann oder nicht", greift Lamers jedoch einen für alle Mitglieder wichtigen Punkt auf. Er geht davon aus, dass einzelne Unternehmen die Ergebnisse noch einmal von Gutachtern überprüfen lassen, merkt aber auch an, dass dies ein durchaus übliches Verfahren und für die Stadt sicherlich nicht überraschend sei.

Lamers befürchtet, dass im Gegensatz zur Stellungnahme der Stadt von einer eventuellen Wohnbebauung nicht nur die Bebauungspläne für Speditions-, Kessel- und Weizenmühlenstraße betroffen seien, sondern auch der Bebauungsplan Lausward und Hamburger Straße. Zwar will die Verwaltung den Bereich Lausward mit Kraftwerk und Containerterminal als Sondergebiet Hafen ausweisen, aber die Pläne für eine Riegelbebauung seien nicht ausreichend.

Mehr Umsatz

Mit rund 114 Millionen Euro Umsatz im Jahr 2007 übertraf konnte der Hafen Rotterdam das Ergebnis aus dem Vorjahr um etwa 22 Milionen Euro. Und es geht weiter aufwärts: Im ersten Quartal wurden 105 Millionen Tonnen Güter abgefertigt, das sind 6,8 Prozent mehr als im Vergleichszeitraum 2007.

Mehr Chancen

Am Girls' Day beteiligte sich in diesem Jahr auch das Schulschiff Rhein und erlaubte 17 Schülerinnen einen Blick hinter die Kulissen. Unter anderem berichteten gestandene Schiffsführerinnen vom Verein „Frauen in der Binnenschifffahrt" von ihren Erfahrungen und den guten Chancen in dem Beruf.

Ein Riesenwels

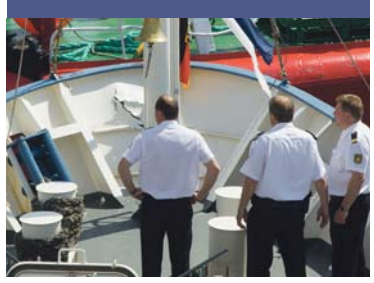
Ein beinahe 1,80 Meter langer Wels wurde jetzt am Rheinufer auf Höhe der Messe tot angespült. Gestorben ist er – so das Ergebnis einer Untersuchung – vermutlich eines natürlichen Todes. Und selbst wenn das Riesentier auch bei Experten ob seiner Größe für ziemliches Erstaunen sorgte, Gefahr geht von diesen Fischen nicht aus. Auf dem Speiseplan des Wels stehen andere Fische oder auch mal eine Ente. Einen Menschen würde er nie angreifen, sondern eher die Flucht antreten. Da der Rhein immer wärmer wird, wurden in letzter Zeit vermehrt Exemplare gesichtet – aber noch nie so große.

Zehntausende feierten im Hafen

alle Fotos dieser Seite: Schrift-Steller

Rund 25.000 Menschen kamen bei strahlendem Sonnenwetter in den Neusser Hafen, um dort einen Tag lang Geburtstag zu feiern. Auf sie wartete nicht nur ein abwechslungsreiches Programm mit Kinderattraktionen, Hafenrundfahrten und Clowns, sondern auch Fischbrötchen und Getränke.

Mehr Unfälle



Im Hamburger Hafen und auf der Elbe ereigneten sich 2007 mehr Schiffsunfälle. Die Zahl stieg von 192 im Jahr 2006 auf 234 im vergangenen Jahr. Zwei Segler kamen ums Leben, 18 Menschen wurden verletzt, sagte Wasserschutzpolizei-Chef Bernd Spöntjes. Bei mehr als 100.000 Schiffsbewegungen pro Jahr im Hafen sei aber kein entscheidender Trend abzulesen.

Taten müssen folgen

Der zweite Neusser Hafentag und das erste Hafenfest waren für die NDH ein überwältigender Erfolg. Zu unserer Geburtstagsfeier kamen rund 25.000 Besucher auch aus Düsseldorf und Krefeld, um zu schauen, Spezialitäten zu genießen und zu reden. Eine wunderbare Gelegenheit, den Hafen einmal einen Tag lang zu feiern und unseren Gästen zu zeigen, „was für ein toller Laden das ist", wie ein Besucher anerkennend meinte. Dass auch das Wetter mitspielte, können wir uns nicht auf die Fahnen schreiben – das war einfach das Glück der Tüchtigen.

Auch der zweite Hafentag war wieder ein Erfolg. Rund 300 Gäste aus Wirtschaft, Verwaltung, Politik, von Häfen und Verbänden nicht nur aus Deutschland, sondern auch aus dem benachbarten Ausland waren unserer Einladung zum Fachkongress gefolgt. Sie hörten nicht nur interessante und teilweise neue Ideen, in der angenehmen Atmosphäre der Eventhalle und Donnerstag Abend in der Pegelbar hatten sie auch ausgiebig Gelegenheit, Ideen auszutauschen und Ansätze zu diskutieren. Und das nicht an einem anonymen Veranstaltungsort, sondern ebenfalls mitten im Hafen.

Unser Dank gebührt den vielen, vielen Helfern, die durch ihren unermüdlichen Einsatz dazu beigetragen haben, dass beide Veranstaltungen ein solcher Erfolg waren.

Bei aller Freude über die gelungene Veranstaltung, jetzt müssen den Diskussionen Taten folgen – die Lage ist ernst und es gilt gemeinsam die erkannten Probleme anzugehen, damit wir alle unseren Erfolgskurs fortsetzen können. RAINER SCHÄFER

Selbstbewusst sein

Was verbinden Sie mit Hamburg? Die meisten Deutschen nennen gleich nach der Reeperbahn den Hafen. In der Hansestadt würde niemand, alle Diskussionen über die Elbvertiefung hin oder her, auf die Idee kommen, die Wichtigkeit für Stadt, Region und das ganze Land in Zweifel zu ziehen. Was der Hafen für Wertschöpfung, Arbeitsplätze, Steueraufkommen, Versorgung von Bürgern wie angesiedelter Industrie bedeutet, ist zwar nicht jedem genau bewusst. Aber die Menschen wissen, dass der Hafen nicht nur romantisch, sondern für sie auch sehr wichtig ist. Und was für Hamburg gilt, lässt sich auch auf Bremen, Rostock, Kiel und andere Küstenstandorte übertragen.

Entsprechend selbstbewusst treten heute auch Hafenmanager und Vertreter der angesiedelten Unternehmen auf. Was mancher als norddeutsche Überheblichkeit abtun mag, ist tatsächlich Ausdruck ihres berechtigten Selbstbewusstseins und Selbstvertrauens.

Auch die nordrhein-westfälischen Binnenhäfen hätten allen Grund zu mehr Selbstvertrauen. Natürlich können wir uns nicht mit den Umschlagsmengen der großen Küstenstandorte messen. Doch leisten wir gemeinsam mit den Unternehmen vor Ort sowie allen an der Logistikkette Beteiligten einen wichtigen Beitrag für die kommunale und regionale Wirtschaft, die allen Bürgern zu Gute kommt. Ohne uns würde es nicht nur auf den Straßen eng werden – und das sollte uns doch Selbstbewusstsein geben. ULRICH GROSS

Logistikflächen erhalten

Hafenverein kritisiert: Düsseldorfer Planungen widersprechen dem NRW-Hafenkonzept – Begründung ist nicht schlüssig

Der Düsseldorfer Hafen sieht nicht nur malerisch aus, sondern ist auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor.

Die Mitglieder des Düsseldorfer Hafenvereins kritisieren an der geplanten Wohnbebauung im Hafen unter anderem, dass diese durch eine „Lärmschutzwand" aus bestehenden Mühlenbetrieben abgeschottet werden soll. „Doch was geschieht, sollten die Erbpachtverträge für die Unternehmen auslaufen?", fragte ihr Vorsitzender Ernst Lamers. Dann befürchtet er, dass Lärm von der Lausward die eventuellen Anwohner stören könnte.

Der Geschäftsführer der Fortin Mühlenwerke erinnert an eine Ausschreibung, mit der vor einigen Jahren nach Möglichkeiten für einen Lärmschutz an der Speditionsstraße gesucht wurde. Der preisgekrönte Gewinner des Architekturwettbewerbes sah ebenfalls eine Riegelbebauung vor, allerdings in erster Linie mit Büros.

Zumal Lamers auch die Aussagen „Wohnen bringt Leben in den Medienhafen" nicht nachvollziehen kann: „Wenn man sich andere Wohngebiete in Düsseldorf ansieht, ist diese Begründung nicht schlüssig." Vielmehr seien es die oftmals mit den Anwohnern auf dem Kriegsfuß stehende Gastronomie sowie weitere Freizeitangebote und Dienstleistungen, die an Sommerabenden Besucher in den Medienhafen zögen.

Lamers sieht sich bei der Ablehnung von Wohnbebauung durchaus nicht alleine, sondern im Schulterschluss mit den Bemühungen des nordrhein-westfälischen CDU-Verkehrsministers Oliver Wittke für die Stärkung der Hafenstandorte Nordrhein-Westfalens. „Diese Wohnbebauungsplanung verbunden mit weiteren Flächenstilllegungen steht absolut konträr zur allseits gelobten Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes des Landes."

Exklusives Wohnen geplant

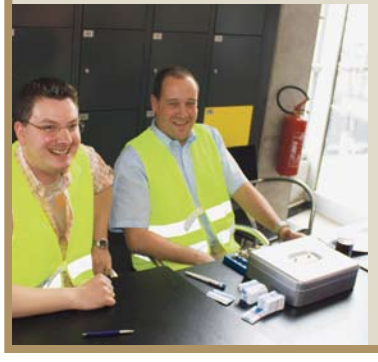
Zwei spektakuläre Wohntürme sollen den Auftakt zur Wohnbebauung im Medienhafen geben. Sie sind 63 Meter hoch geplant, die Grundflächen betragen je 24 mal 24 Meter. Zwischen den Gebäuden ist ein belebter Platz mit Düsseldorfer Lebensqualität vorgesehen.

In Zusammenarbeit mit den Architekten Prof. Karl-Heinz Petzinka und Thomas Pink von Petzinka Pink Technologische Architektur und dem renommierten Künstler und Leiter der Düsseldorfer Kunstakademie Prof. Dr. Markus Lüpertz entstand das Konzept „Wohnen in einem Kunstwerk". Der Künstler hat für jeden der beiden 18-geschossigen Wohntürme jeweils eine zwölf Meter hohe Skulptur – ein Königskind – entworfen. Die Skulpturen spielen auf das altdeutsche Lied von den Königskindern an, die an Flussufern standen und nicht zueinander fanden. Sie nehmen das Motiv des Wassers am Hafen und das der Architektur mit sich gegenüberstehenden Volumina auf.

Die Häuser umschließen einen Platz, der sich zum Wasser des Hafenbeckens hin öffnet. Während die Erdgeschosse der gewerblichen Nutzung, wie zum Beispiel Gastronomie und gehobener Handel, vorbehalten bleiben, bieten die oberen Etagen Wohnen auf exklusivem Niveau. Doorman-Service, individueller Grundriss, auch über mehrere Etagen, ein städtisches Umfeld mit höchstem Freizeitwert und ab der siebten Etage eine unverbaute Aussicht über die gesamte Rhein-Region.

Rund 25.000 Besucher stürmten bei strahlendem Sonnenschein das Hafenbecken 1 – Geburtstagsfeier des Neusser Hafens ein Riesenerfolg – Gross: Ganz herzlicher Dank an alle Helfer für die gelungene Feier

Supersause im Neusser Hafen



Gefragte Fahrten

Besonders beliebt waren bei den Besuchern die angebotenen Hafenrundfahrten. Auch wenn gleich zwei Schiffe im Halbstundentakt ablegten, kamen die fleißigen Kartenverkäufer kaum nach.

Hafen-Geschäftsführer Ulrich Gross war am Ende des Tages geschafft, aber rundum glücklich: „Heute stimmte aber auch alles. Das Fest war der absolute Knaller. Die Stimmung war super, das Wetter spielte mit. Alle hatten ihren Spaß, was will man mehr?"

Rundum zufrieden waren auch die rund 25.000 Besucher, die zur Geburtstagsfeier in den Hafen kamen. Der wurde vor 100 Jahren ebenso offiziell wie feierlich eingeweiht. Die ersten Besucher kamen bereits vor dem eigentlichen Beginn um elf Uhr. Denn es wartete schließlich ein ebenso abwechslungsreiches wie vielseitiges Programm. Vor allem die jungen Besucher konnten im Jugendzentrum „Greyhound Pier 1" und der benachbarten Halle nach Herzenslust toben, während die Eltern sich von Clowns unterhalten ließen, bei einer Hafenrundfahrt einen Blick hinter die Kulissen warfen oder sich vom Angebot des Fischmarktes verwöhnen ließen.

Als ob das nicht genug wäre, präsentierten sich viele Vereine und Initiativen auf dem Festgelände und Hafenbecken. So schauten Wasserschutzpolizei und Feuerwehr mit ihren Schiffen vorbei. Grund zum Eingreifen gab es an dem gelungenen Festtag aber nicht.

Die Neusser Eisenbahn fuhr auf

Nicht nur bei den großen und kleinen Jungen stießen die Lokomotiven und Waggons der Neusser Eisenbahn auf großes Interessen. Konnten sich die Bürger hier doch einmal in aller Ruhe die Bedienung der großen Maschinen genau erklären lassen, selber auf die Knöpfe drücken und alle Hebel in Gang setzen – allerdings bei abgeschalteter Maschine. Was der Begeisterung keinen Abbruch tat.

Piraten, Surfer und Kletterer

Tatsächlich hoch her ging es in der Halle neben dem Jugendzentrum: Hier konnten die jungen Besucher einen Leuchtturm entern, die Kletterwand meistern, auf dem Surfsimulator üben oder sich als Piraten schminken lassen.

alle Fotos dieser Seite: Schrift-Steller

Rheinverlagerung legte Neuss fast trocken

Um Anschluss zu behalten, gruben Bürger einen Kanal zum Rhein. Schon die Römer nutzten Wasserweg.

Der Zollhafen Neuss im Jahre 1910: An den Kais und im Becken herrschte rege Betriebsamkeit, überall werden Waren umgeschlagen.

alle Foto dieser Seite: Stadtarchiv Neuss

Seit mehr als 2000 Jahren ist der Rhein die ökonomische Lebensader von Neuss, denn schon die Römer nutzten den Fluss als natürlichen Transportweg. Das recherchierte Dr. Christian Frommert in Zusammenarbeit mit dem Stadtarchiv Neuss, Leiter Dr. Jens Metzdorf, anlässlich des Hafenjubiläums für eine kleine aber sehr lesenswerte Broschüre über den Hafen.

Zum römischen Militärlager Novaesium gehörte ein kleiner Hafen, der nördlich der heutigen Erftmündung gelegen haben dürfte. Zum Militärlager kam bald eine zivile Ansiedlung im Süden der heutigen Altstadt, die im Mittelalter vom kleinen Handelsort, „portus" genannt, zur Stadt heranwuchs.

Mühlsteine und Baumaterialien

Der Hafen der mittelalterlichen Stadt befand sich am Ostrand des Stadtkerns, was auf dem 1590 gedruckten Vogelschauplan von Braun und Hogenberg noch gut zu erkennen ist. Unterhalb des Marktes und des sich ostwärts anschließenden Fischmarktes lag der so genannte Judensteg mit Ladeplatz, nördlich davon am Kranoder Pfaffentor ein zweiter Ladeplatz und schließlich noch eine Anlegestelle vor dem Rheintor, die hauptsächlich für Mühlsteine und Baumaterialien genutzt wurde und bis ins 18. Jahrhundert hinein „Stapel" hieß.

Dieser Anlegeplatz war noch bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein sehr wichtig für den Hafenbetrieb. Eine große Behinderung für die Neusser Rheinschifffahrt verursachte die um 1200 einsetzende Verlagerung des Rheins nach Osten. Neuss drohte, von seiner ökonomischen Lebensader abgeschnitten zu werden.

Die Rheinverlagerung führte im Jahre 1456 zum Bau der Obererft. Damit sollte nicht nur Wasser in den Stadtgraben, sondern auch in den Erftkanal geleitet werden, der nun die Stadt mit dem Rhein verband. Der im Mittelalter angelegte Kanal war die Keimzelle, aus der sich der moderne Neusser Hafen entwickelte.

Zu schmal und verschlammt

Denn bei seinem Rückzug in sein heutiges Bett ließ der Rhein einige Altarme und ein 350 Hektar großes Gebiet zurück, die so genannten Neusser Weiden.

Was damals einen großen Nachteil für den Neusser Rheinhandel bedeutete, sollte sich am Beginn des 20. Jahrhunderts als Glücksfall erweisen, denn ohne dieses Areal wäre der Aufbau des Neusser Hafens nicht möglich gewesen. Doch von solchen Plänen war man im 17. und 18. Jahrhundert weit entfernt. Der Erftkanal war viel zu schmal und oft so verschlammt, dass Schiffe nur bei Hochwasser bis vor die Anlegestellen fahren konnten.

Das traf die Wirtschaft der Stadt, die stets auf den Rhein als Transportweg angewiesen war, empfindlich. So soll es um 1800 nur noch einen einzigen Neusser Schiffer gegeben haben. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann in Europa die Industrialisierung. Sie bewirkte eine außerordentliche Steigerung des internationalen Handels, für den effiziente Verkehrsnetze geschaffen werden mussten.

Die wichtigsten Transportmittel waren Eisenbahn und Binnenschiff, die Straßen spielten im Fernverkehr damals noch keine Rolle. Bereits im Jahre 1819 befuhr das erste Dampfschiff den Rhein, und es war absehbar, dass der Rhein auch in Zukunft einer der wichtigsten europäischen Wasserwege sein würde.

Schon 1935 legten im Hafenbecken große seegängige Schiffe an.

Verkehrstag zur Feier des Tages

Am Sonntag, 14. Juni 1908, wurde in der Innenstadt vom frühen Morgen bis in die Nacht der „Erste Neusser Verkehrstag" gefeiert. Die Häuser und Schaufenster waren festlich geschmückt, und an der Promenade und im Stadtgarten fanden Konzerte statt. Gegen vier Uhr nachmittags setzte sich ein großer „Radfahrer-Corso" in Bewegung, und auf dem Sportplatz zeigten die Athleten der Neusser Turnvereine ihr Können. Den Abschluss des Festes bildeten ein großes Konzert des Neusser Männergesangvereins und ein Fackelzug der Turner auf dem Markt.

Anlass war die Eröffnung der neu errichteten Oberrealschule und die Fertigstellung des Hafenbeckens 1 sowie der Ring- und Hafenbahn. Am Montag, dem 15. Juni 1908, folgte der offizielle Festakt zur Eröffnung der Hafenanlagen. In seiner Rede warf Bürgermeister Franz Gielen einen Blick in die Zukunft: Der Ausbau des Hafens werde der Stadt eine erfolgreiche Position im Wettbewerb der rheinischen Hafen- und Industriestädte sichern. Wie wahr.

Gebaggerter Kies wurde gewinnbringend verkauft

Ein Anschluss an den Rhein war während der Industrialisierung Voraussetzung für den wirtschaftlichen Aufschwung einer Stadt

Foto: Stadtarchiv Neuss

Zu der großen Eröffnungsfeier am 15. Juni 1908 war der neue Hafen feierlich geschmückt.

Verwaltungsrechtlich geriet zu Beginn des 17. Jahrhunderts einiges in Bewegung: Die einheitlichen Regeln der Mainzer Rheinschifffahrtsakte schafften im Jahre 1831 die wild wuchernden Zölle und Stapelrechte ab und bildeten die Grundlage für einen Aufschwung der nun beinahe grenzenlos fahrenden Rheinschifffahrt. Unter diesen Vorzeichen und um von dem wirtschaftlichen Aufschwung nicht abgeschnitten zu sein, entschloss man sich in Neuss, die Anbindung an den Rhein voranzutreiben.

Baggerarbeiten begannen 1835

Im November 1835 begann die Ausbaggerung des Erftkanals, gleichzeitig wurde ein Teil der Batteriestraße gepflastert, damit schwere Fuhrwerke die Ladungen von den Schiffen übernehmen konnten. Als die Arbeiten im Oktober 1837 beendet waren, besaß Neuss seinen ersten Sicherheitshafen, der die Schiffe vor Hochwasser und Eisgang schützte. Da jedoch zu erwarten war, dass der Kanal immer wieder verschlammen würde, schaffte die Stadt gleich einen Bagger mitsamt Transportschiffen an. Der Hafenverkehr steigerte sich nach 1837 zwar allmählich, doch trotz ständiger Ausbaggerungen war die Wassertiefe oft zu gering, um die immer größer werdenden Schiffe aufzunehmen. Der Güterumschlag sank zwischen 1856 und 1875 kontinuierlich ab, so dass in den 1880er Jahren weitere Ausbaggerungen und Uferbefestigungen notwendig wurden.

Ein zusätzliches Hindernis bildete die im Jahre 1869 errichtete Eisenbahnbrücke über den Erftkanal, denn sie war zu niedrig und hinderte viele große Schiffe daran, zu den Lagerplätzen zu gelangen. Der Güterumschlag überschritt zwar im Jahre 1888 die 100.000-Tonnen-Grenze, doch um 1890 stagnierte der Hafenverkehr. Außerdem wuchs die Konkurrenz zwischen den Niederrheinhäfen, denn in Köln, Heerdt oder Uerdingen konnten große Schiffe problemlos anlegen.

Die Neusser Stadtverwaltung hatte längst erkannt, dass der Hafen das Fundament für die wirtschaftliche Zukunft der Stadt bildete. Die Binnenschifffahrt war an der Wende zum 20. Jahrhundert zum wichtigsten, da kostengünstigsten Transportmittel geworden. Eine gründliche Neugestaltung der Hafenanlagen war also unumgänglich. Mit deren Konzeption beauftragte die Stadtverwaltung das angesehene Berliner Ingenieurbüro Havestadt & Contag, das bereits viel Erfahrung in der Planung von Hafenanlagen besaß.

Im Jahre 1897 begannen die Bauarbeiten. Zunächst wurde nur der nördliche Teil des Erftkanals bis zur alten Eisenbahnbrücke verbreitert und befestigt. Die ausgebaggerten Erdmassen wurden weiträumig an den Ufern aufgeschüttet und schufen so hochwasserfreie Flächen für Straßen, Gleise und Industriebetriebe.

Den bei der Ausbaggerung anfallenden Kies verkaufte die Stadt gewinnbringend an Bauunternehmen. Schon im September 1897 fuhr der erste Rheinseedampfer in den Kanal ein, Neuss konnte von nun an am lukrativen Rheinseeverkehr teilnehmen.

Interessen gefährdet

Doch vielen Neusser Kaufleuten und Fabrikbesitzern ging die Modernisierung des Hafens nicht schnell genug. Auch der Mittelstand sah seine Interessen durch den zögerlichen Ausbau des Hafens gefährdet.

Nachdem die erste Phase der Kanalerweiterung im Jahre 1899 abgeschlossen war, musste noch die Strecke von der alten Eisenbahnbrücke bis zum Hessentor ausgebaut werden.

Für diesen Teil des Erftkanals war ein großes Hafenbecken mit Gelände für Industriebetriebe vorgesehen. Die Ende 1904 begonnene Modernisierung war zu Beginn des Jahres 1908 vollendet. Am 15. Juni des gleichen Jahres wurden das neue Hafenbecken sowie die Hafen- und Ringbahn für den Verkehr freigegeben.

Foto: Schrift-Steller

Im Hafen sind die Drachen los

In über zwölf Jahren entwickelte sich Drachenbootregatta der Stadtwerke Düsseldorf mit 2500 Aktiven und rund 100.000 Zuschauern zu einem einzigartigen Event. Bei der Regatta starten Teams in 20er-Drachenbooten mit 20 Paddlerinnen und Paddlern. Das wichtigste sind jedoch der olympische Gedanke und wenigstens halbwegs trocken ins Ziel zu kommen. Die Regatta startet am Wochenende des 21. und 22. Juni. Und auch dieses Jahr wird die Wasseroberfläche wieder unter dem Dröhnen der Trommeln erbeben.

Hier ist was los

Termine in ihrer Umgebung

täglich

Stadtrundgang
Düsseldorf mit Bootsfahrt durch den Medienhafen, 11 und 14.30 Uhr, Treffpunkt: Tourist-Information Marktstraße/Ecke Rheinstraße, Telefon: (02 11) 17 20 28 54.

25. Mai 2008

Das Schifffahrtsmuseum
Führung durch die Ausstellung mit Karina Gisch, 15 Uhr, Schlossturm am Düsseldorfer Rheinufer.

30. Mai 2008

Durch den Schlosspark
Mickeln und das Naturschutzgebiet Himmelgeister Rheinbogen führt Norbert Richarz, 17 Uhr, Anmeldung erforderlich unter (02 11) 8 99 48 00.

31. Mai 2008

Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge,
Rundgang mit Anke Pfennig, 14.30 Uhr, Anmeldung erforderlich unter (02 11) 63 52 59.

Verruchtes Kaiserswerth,
Kriminelles in Düsseldorfs Norden, Rundgang mit Antje Kahnt, 18 Uhr, Anmeldung erforderlich unter (0 21 02) 5 50 43 08.

1. Juni 2008

Der Medienhafen
Architektur gibt Impulse für Zukunftsbranchen, Rundgang, 15 Uhr, Anmeldung erforderlich unter (02 11) 63 52 59.

7. Juni 2008

Vom Neuen Stadttor über die Gehry-Bauten bis zur Living Bridge,
Rundgang mit Anke Pfennig, 14.30 Uhr, Anmeldung erforderlich unter (02 11) 63 52 59.

Flächenbrand löschen

Experten diskutierten über die Entwicklung in den Binnenhäfen.

Foto: Wirtschaftsblatt

Die Referenten hatten in der Pegelbar den Neusser Hafen vor Augen und den Niederrhein im Blick.

„Damit die Binnenhäfen expandieren und so auch in Zukunft ihre wachsenden Aufgaben erfüllen können, brauchen wir in der großräumigen Flächenpolitik und bei der Stadtplanung die notwendigen Freiräume." Auf diese griffige und einprägsame Formel brachte Güter Haberland, Geschäftsführer der M. Zietzschmann GmbH & Co. KG, Neuss, bei der Neusser Hafenkonferenz die Forderung der Logistik an die Standorte. Rund 60 Gäste aus Wirtschaft, Verwaltung, Politik und von Verbänden diskutierten auf Einladung der Industrie- und Handelskammern Köln, Düsseldorf, Mittlerer Niederrhein sowie Duisburg, Wesel, Kleve zu Duisburg in der Neusser Pegelbar über „Binnenhäfen als Zentren des Güterverkehrs und der Logistik am Niederrhein". Haberland: „Mit unserer Veranstaltung möchten wir den Fokus auf ein besonderes verkehrspolitisches Gebiet richten: die Infrastruktur für die Binnenschifffahrt."

Aus seiner Erfahrung als Binnenschifffahrtsspediteur berichtete der Geschäftsführer, dass für die Unternehmen, mit denen er zusammenarbeitet, vor allem die Erreichbarkeit wichtig sei. Diese zu gewährleisten, sei Aufgabe der Häfen. Und das seit geraumer Zeit nicht mehr allein der See- sondern verstärkt auch der Binnenhäfen, die längst nicht mehr allein Warenumschlag leisteten.

Schnittstelle Binnenhafen

Im Rahmen der Globalisierung, so der Fachmann weiter, verliere der klassische Industriebetrieb mit einer hohen Wertschöpfung vor Ort zunehmend an Bedeutung. „Es entsteht ein neuer Unternehmenstyp an der Schnittstelle zwischen Industrie und Logistik. Diese Unternehmen werden weltweite Beschaffungs- und Betriebsnetze organisieren." Zu solchen Schnittstellen zählt er auch die Binnenhäfen. Sie könnten von der internationalen Arbeitsteilung stark profitieren und dabei auch den völlig überlasteten Seehäfen einzelne Distributionsfunktionen abnehmen. Dafür seien aber Flächen eine Grundvoraussetzung.

Die derzeitige Diskussion um Hafenflächen in Düsseldorf sowie die inzwischen positiv beendete Planung für das ehemalige Case-Gelände am Hafenbecken 1 in Neuss zeigten, wie labil sich die hafenwirtschaftliche Entwicklung in den Binnenhäfen vollziehe. Und es handele sich nicht um Einzelfälle: „Von den etwas mehr als hundert Mitgliedern des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen berichten inzwischen 25 über ähnliche Probleme. Da kann man nicht mehr von Einzelfällen reden, es handelt sich um einen Flächenbrand. Offensichtlich laufen hier lokale und regionale Interessen nicht parallel. Es wird Aufgabe der Landespolitik sein, sie in Einklang zu bringen. Wie der Mensch Luft zum Atmen braucht, so brauchen die Häfen wieder mehr Fläche. Ich glaube, dass wir in Zukunft nicht nur Naturschutzgebiete, sondern vor allem Wirtschaftsschutzgebiete brauchen."

Die Verkehrsentwicklung eröffnet große Chancen

Neben neuen Konzepten benötigen Standorte zusätzliche Areale.

„Häfen sind kein Selbstzweck, sondern von gesamtwirtschaftlicher Bedeutung", betonte Rainer Schäfer, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BöB) anlässlich der Konferenz der vier Rhein-IHKn. Den Konflikt zwischen Stadtentwicklung auf der einen und Hafen- und Wirtschaftswachstum auf der anderen Seite machte er an historischen Wurzeln fest: Die Umschlagsanlagen hätten sich oftmals in der Nähe der Städte entwickelt. Schließlich sei es damals wie heute erste Aufgabe gewesen, die Bürger, Unternehmen und Wirtschaft zu versorgen.

Diese traditionelle Funktion würde inzwischen durch die Verlagerung von logistischen Aufgaben aus den überlasteten See- in die Binnenhäfen ergänzt. Nicht nur wichtig, damit der Verkehr weiter fließen kann und die Kunden im Supermarkt pünktlich die Aktionswaren erhalten. Sondern auch eine große Chance auf neue Arbeitsplätze und zusätzliche Einnahmen für Unternehmen wie Städte gleichermaßen.

Die Lawine rollt längst

Allerdings ist aus den Zuwächsen längst eine Lawine geworden: Bis 2020 wird, so zumindest die Voraussagen der Verkehrsexperten, die Weltwirtschaft um sieben Prozent, der Seeverkehr um acht Prozent und der Containerverkehr um neun Prozent steigen – und das Jahr für Jahr. In den Containerhäfen könnten sich die Blechboxen beinahe verdreifachen.

Die positive Auswirkung: Es ergeben sich Chancen für neue Unternehmen mit ganz neuen Logistikangeboten, was wiederum für die Kommunen zusätzliche Arbeitsplätze und Einnahmen bedeuten, die allen Bürgern zu Gute kommen.

Aber: Um diese Mengen zu bewältigen, werden nicht nur neue Konzepte erforderlich, die in vielen Häfen bereits entwickelt oder sogar umgesetzt werden. Diese Mengen ziehen auch einen enormen Platzbedarf nach sich. Das renommierte Beratungsunternehmen Planco hat bis 2025 nach Abzug bestehender Reserven einen Zusatzbedarf an Umschlags- und Logistikflächen in den nordrhein-westfälischen Rheinhäfen von 325 Hektar ausgemacht. Allein für den Containerumschlag würden 105 Hektar benötigt: „Und das, wo an vielen Standorten eher Flächen verschwinden."

Foto: Dortmunder Hafen AG

Die Binnenhäfen stehen vor großen Herausforderungen.

Enttäuscht zeigte sich der Vorsitzende des BöB-Verkehrsausschusses von dem neuen Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung. Dagegen lobt er noch einmal die Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes des Landes, das wichtige Impulse gebe. Doch setzt Schäfer nicht nur auf Unterstützung der Politik, sondern regte auch eine stärkere Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Häfen, die meist in der Verantwortung der Kommunen oder ihrer Gesellschaften liegen, und den privaten Häfen der großen Industrieunternehmen an. Nicht zuletzt hätten beide mit ähnlichen Problemen zu kämpfen.

Gemeinsam auch dicke Bretter bohren

Staatssekretär appelliert an Planer. Umschlagsanlagen sind für Wirtschaftsstandort NRW unverzichtbar.

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalens macht sich für die Binnenhäfen stark.

Dass die vier Industrie- und Handelskammern aus Köln, Düsseldorf, vom Mittleren Niederrhein sowie Duisburg, Wesel, Kleve gemeinsam eine Konferenz veranstalteten, sei ein wichtiges Signal für die Bedeutung des Themas, lobt Günter Kozlowski in seiner Rede in der Pegelbar. Der Staatssekretär im Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen betonte, dass das Agieren einiger kleiner und kleiner Einheiten ebenso wenig eine Zukunft hätte wie die irrige Meinung, das Bewegen von einigen Container sei schon Logistik: „Wir werden nicht umhin können, miteinander zu arbeiten und den Blick zu erweitern." Als Beispiel für die Erfolge eines einvernehmlichen Weges nannte er das Konzept „Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik" als Fortschreibung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzeptes des Landes: „Es geht hier um die grundsätzliche Frage, ob NRW als Industrie- und Wirtschaftsstandort eine Zukunft hat."

Denn ob ein Automobilbauer seine Produktion aufrecht erhalte, hänge auch davon ab, ob er die benötigten Möglichkeiten zur Anlieferung von Einzelteilen sowie zum Abtransport der fertigen Fahrzeuge vorfinde. Entsprechend sei die Frage nach der logistischen Kompetenz immer mit der Wohlstandsfrage verknüpft. Ein weiterer Aspekt des Problems sei auch eine entsprechende Infrastruktur. Man müsse gemeinsam dem Bund verdeutlichen, dass die Masse des deutschen Güteraufkommens über die ARA-Häfen in die Republik gelangt, und es für die Entwicklung des Wirtschaftsraumes von entscheidender Bedeutung sei, dass die Anbindung stimme, plädierte er für die Eisenbahnanbindungen „Eiserner Rhein" und Betuwe Linie". „Mancher in Berlin hat das immer noch nicht verstanden", spielte er auf die vergleichsweise zu starke Beachtung der deutschen Seehäfen an.

Die Landesregierung, so Kozlowski, habe die Aufgaben erkannt, könne aber nicht allein für deren Lösung sorgen. Vielmehr sei ein kooperativer Ansatz gefragt. „Es ist nun wichtig, eine breite Unterstützung und Konsens zu erreichen." In diese Forderung bezog er ausdrücklich den Erhalt von bestehenden Hafenflächen ein. Auch wenn in manchen Kommunen dazu noch „dicke Bretter gebohrt werden müssten".

Netzwerke weiterentwickeln

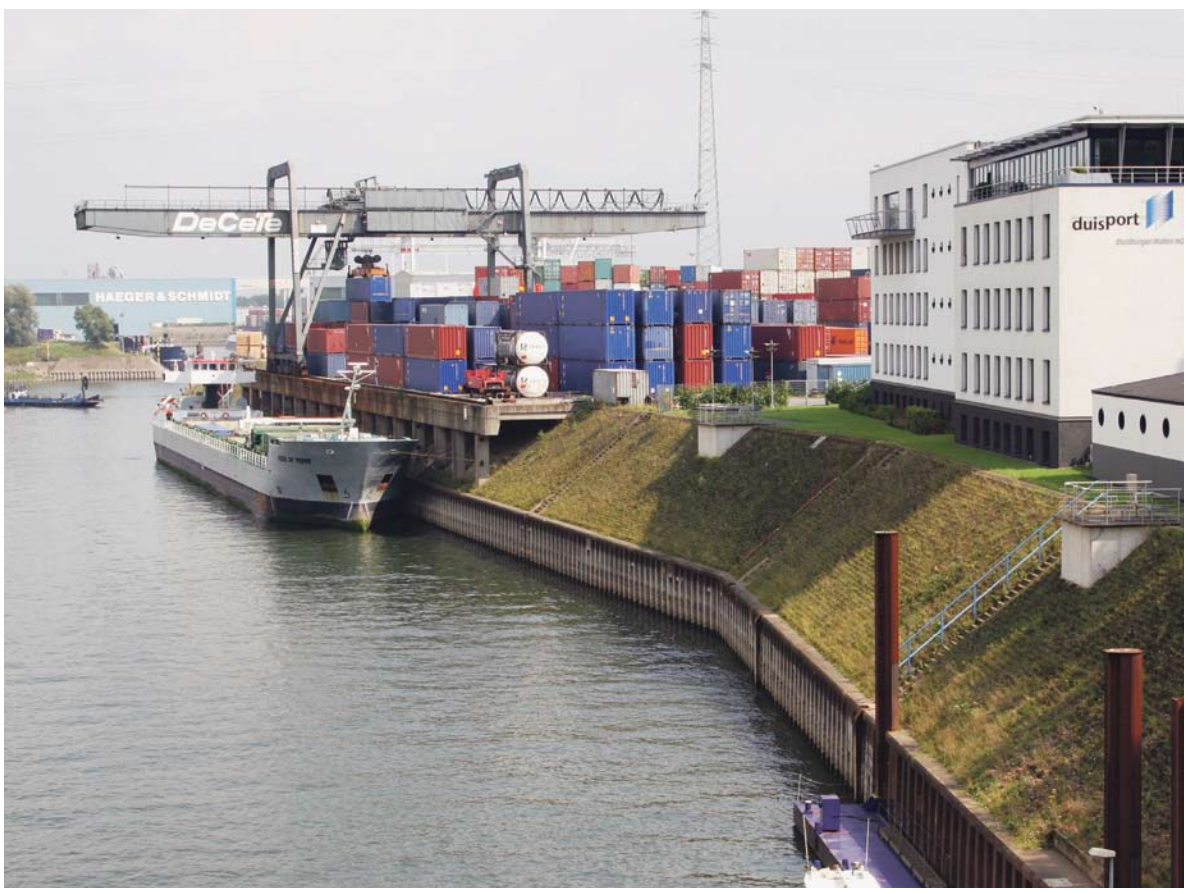
Staake: Häfen müssen Dienstleistungen konsequent ausbauen.

Auch der Duisburger Hafen ist von der sich abzeichnenden Flächenknappheit betroffen, erklärte Erich Staake, Vorstandsvorsitzender der Duisburger Hafen AG, der in seinem Vortrag „Entwicklung des weltgrößten Binnenhafens" über Duisburg und die Anforderungen an die Fächen- und Infrastrukturentwicklung referierte. Die Hafen AG entwickelte vor zehn Jahren zwar das sehr große Areal des ehemaligen Krupp Stahlwerkes in Rheinhausen, doch seien die Reserven nach dem Abschuss der Erschließung so gut wie erschöpft. „Auch wir stehen vor der Frage, wie weitere Flächen generiert werden können."

Staake wies in dem Zusammenhang auf die Nordseehäfen hin: „Was mich immer verwundert ist, dass zum Beispiel in Bremen die gesamte Stadt inklusive aller relevanter Organisationen geschlossen hinter der Entwicklung steht." In Hamburg hätte der Wirtschaftssenator angekündigt, die nächsten zehn Jahre fast 20 Hektar zusätzlicher Flächen auszuweisen – pro Jahr und außerhalb des Hafenareals. „Da hat man erkannt, was zu tun ist, aber wir tun uns hier so schwer", so die Klage des Duisburgers.

Er appellierte dafür, dass alle Akteure gemeinsam verdeutlichen müssten, welchen Wert der Logistik zukomme. Wenn sich neue Güterzentren zum Beispiel in Lüttich etablierten, würden diese auch mit den Standorten am Rhein um wertschöpfende Logistik und damit auch um Arbeitsplätze konkurrieren. Denn ansiedlungswillige Unternehmen würden danach entscheiden, wo sie die besten Rahmenbedingungen finden. „Und die sind nicht immer bei uns vorhanden", bilanzierte der Hafenchef selbstkritisch.

Er hält es für notwendig, dass aber nicht nur die Häfen untereinander, sondern auch mit namhaften Unternehmen zusammenarbeiten. Um mehr Gewicht zu erhalten, aber auch, um die großen Logistikunternehmen frühzeitig auf die Herausforderungen der Zukunft hinzuweisen. Zudem würden so die Hinterlandstandorte in die Lage versetzt, auch strategische internationale Investitionen zu gewinnen, wie sie bislang meist nur in den Seehäfen denkbar gewesen wären. Staakes Rat: „Logistik ist im großen Maßstab Netzwerk, dieses gilt es nun weiter zu entwickeln." Gleichzeitig müssten die Häfen ihre Dienstleistungen konsequent auf die Erfordernisse des Marktes ausrichten und entsprechend ausbauen. Eine besondere Bedeutung kämen dabei auch den Bahnanschlüssen zu.



Quelle: duisport, Foto: Koeppen

Auch der größte Binnenhafen Duisburg hat mit dem Problem knapper Flächen zu kämpfen.

Seebad am Kanal überrascht die Besucher

Le Havre bietet den Besuchern ein breites Angebot an Kunst, Kultur und Einkaufsmöglichkeiten.

Beeindruckendes Wechselspiel von Stimmungen durch Sonne und Wolken über der Mündung der Seine

Le Havre ist eine Erlebnisstadt voller Kontraste, Stimmungen und Sehenswürdigkeiten, der größte Hafen im Ärmelkanal sowie die größte Stadt der Normandie mit 193.000 Einwohnern. Die Stadt im Südwesten Frankreichs in der Region Haute-Normandie im Departement Seine-Maritime. Am rechten Seine-Ufer gelegen dominieren der Hafen und die zahlreichen dort angesiedelten Unternehmen die Stadt seit ihrer Gründung. Der Hafen ist der zweitgrößte des Landes nach Marseille. Für die wirtschaftliche Rolle der Stadt ist aber auch der Flughafen von Bedeutung.

In der Stadt selber schätzen Besucher den Kontrast zwischen der modernen Stadtarchitektur und den Bädern in Strandnähe sowie in den alten Stadtteilen. Daneben sind es die von den ganz besonderen Lichtverhältnissen mit dem Wechselspiel von Sonne und Wolken über der Seinemündung hervorgerufenen Stimmungen, die auch schon Monet, Boudin, Dufy und viele andere Maler inspirierten, deren Bilder heute im Kunstmuseum Musée Malraux zu finden sind.

Entsprechend groß ist auch das kulturelle Angebot: Das „Musée Malraux" wurde 1961 eingeweiht. Breite, zum Meer hin ausgerichtete Fensterfronten kennzeichnen dieses „Lichtobjekt". 2006 kam die Sammlung Senn-Foulds hinzu; seitdem beherbergt es die größte Sammlung impressionistischer Malerei Frankreichs nach dem „Musée d'Orsay" in Paris.

Die Kirche „Saint-Joseph" ist das Symbol für die Neuentstehung der Stadt, gleichzeitig ist sie ein architektonisches Meisterwerk des 20. Jahrhunderts, beispielhaft für den Wiederaufbau. Das „Maison de l'Armateur", das „Haus des Reeders", aus dem 18. Jahrhundert mit seiner besonderen Bauweise rund um einen zentralen Lichthof herum ist für die Stadtgeschichte besonders kennzeichnend.

Beinahe alle Wassersportarten sind in dem anerkannten Seebad – ein Titel, auf den die Havrais sehr stolz sind – mit seinem zwei Kilometer langen Strand vertreten. Le Havre ist eine internationale Stadt; interessant ist es außerdem, die Geschichte und den geschäftigen Alltag eines großen europäischen Hafens zu entdecken und aus der Nähe zu erleben. Genauso viel Spaß macht es aber auch, durch die zahlreichen Parks und Gärten der Stadt zu schlendern, denn Le Havre ist eine der „grünsten" Städte der Normandie.

Natürlich bietet Le Havre auch zahlreiche Möglichkeiten zum Shoppen: In der Einkaufsgalerie „Centre Commercial Coty" finden sich auf drei Ebenen rund 80 Läden, darunter Franchisepartner und große französische Markenhändler, aber auch Restaurants, Cafés und Konditoreien, eine Apotheke, ein Postamt sowie eine Supermarkt. In unmittelbarer Nähe gibt es weitere Kaufhäuser, kleinere Läden, Boutiquen, Brasserien und einen Wochenmarkt. Beliebt ist auch die Fußgängerzone um die Markthallen: Zahlreiche Feinkostläden, Restaurants, Caféterrassen sowie Modeboutiquen und „Schöner Wohnen" – Läden wechseln sich dort ab.

Neuaufbau nach dem Krieg

Der Handel mit den Kolonien beflügelte Entwicklung der Stadt

alle Fotos dieser Doppelseite: fr.wikipedia.org

König Franz I. gründete „Le Havre de Grâce" 1517 nach der Versandung der Häfen an der Seinemündung: Honfleur und Harfleur hatten im Mittelalter die Region dominiert. Nun jedoch brauchten die Ausdehnungsabsichten und Handelsambitionen des Regenten ein neues Drehkreuz.

Im 18. Jahrhundert begann die Blütezeit der Stadt; Grundlage war einerseits der im 17. Jahrhundert gegründete Kriegshafen. Durch den Handel mit den Kolonien gelangten gleichzeitig die ansässigen Reeder zu großem Wohlstand.

Ludwig XVI. genehmigte daher einen Ausbau der Stadt mit einer Ausdehnung nach Norden hin. 1820 wurde die Stadt nach der Schleifung der Stadtmauern erweitert. Doch auch dieser Platz reichte bald nicht mehr aus: 1852, das Stadtzentrum platzte regelrecht aus allen Nähten, beschloss Napoléon III. die Schleifung der Stadtmauern sowie den Bau breiter Boulevards; die angrenzenden Orte wurden eingemeindet.

Einen weiteren Aufschwung nahm die Stadt mit den Auswanderungswellen nach Amerika im 19. Jahrhundert. Die in den 20er Jahren aufkommende Industrialisierung verschaffte der Stadt den ersten Rang unter den Städten der Normandie. Seinerzeit war Le Havre zudem der größte Umschlagsplatz für Kaffee und Baumwolle weltweit. Außerdem war Le Havre schon immer Anlauf-Hafen für die Luxusliner: die Transatlantikverbindung von Le Havre nach Nordamerika etablierte sich vor mehr als einem Jahrhundert im Zuge der großen Auswanderungswellen. Die größten und luxuriösesten Überseedampfer legten alle in Le Havre mit dem Zielhafen New York ab. Le Havre ist seit mehr als zweihundert Jahren Anlaufstation für „Dicke Pötte" und ihre Passagiere.

Im September 1944 wurden bei der Befreiung Frankreichs durch die Alliierten das Stadtzentrum zu 80 Prozent und der Hafen zu 100 Prozent zerstört.

Es dauerte 20 Jahre, bis Le Havre sich von diesem Trauma erholte. Die Unterstadt ist heutzutage das größte Beispiel für einen einheitlichen Wiederaufbau nach dem Krieg, auf einem Areal von 150 Hektar Fläche. Die Baukunst des berühmten Architekten Auguste Perret ganz in Stahlbeton mit Säulen nach antikem Vorbild und orientalisch anmutenden Laubengängen mit Trennwänden öffnet Le Havre zum Meer hin.

mehr Infos unter:
www.le-havre-tourismus.de

Der zweitgrößte Hafen Frankreichs

Eine starke Gemeinschaft verschiedener Akteure engagiert sich jeden Tag

Im Containerbereich ist Le Havre inzwischen Frankreichs wichtigster Außenhandelshafen

Le Havre ist heute Frankreichs wichtigster Außenhandelshafen, vor allem im Frachtschiff- und Containerbereich. Außerdem ist er der zweitgrößte Hafen des Landes mit einem Umschlag von mehr als 80 Millionen Tonnen im vergangenen Jahr sowie mit einem Anteil von 40 Prozent des Ölumschlages zudem der zweitgrößte Ölhafen Frankreichs.
Auch den internationalen Vergleich können die Umschlagsanlagen bestehen: Die Stadt ist als westlicher Ankerpunkt Namensgeber der Le Havre-Hamburg-Range genannten Kette von großen und international wichtigen Nordseehäfen.

Günstige Lage am Meer

Aber vor allem ist Le Havre eine dem Meer zugewandte Stadt: wichtiger Anlegeplatz für Seine-Kreuzfahrtschiffe sowie für internationale Traumschiffe.
Le Havre liegt geographisch und nautisch gesehen äußerst verkehrsgünstig. Der Hafen bildet das Tor zwischen Nordsee und Atlantik: Mit einem fast dreistündigen Hoch- beziehungsweise Niedrigwasserstand kann der Hafen rund um die Uhr angelaufen werden.
Der Ölhafen Antifer, 30 Kilometer nördlich von Le Havre gelegen, ist für Supertanker mit einer Tonnage über 250.000 Bruttoregistertonnen geeignet. 2007 wurden fast 2,64 Mio TEU im Hafen Le Havre umgeschlagen, das sind mehr als 60 Prozent der insgesamt in den französischen Häfen gelöschten Container.
Der Hafen erstreckt sich über eine Gesamtlänge von 27 Kilometern und misst an seiner breitesten Stelle fünf Kilometer. Die rund 10.000 Hektar Fläche umfasst jedoch nicht nur die Umschlagsanlagen, sondern auch zahlreiche Unternehmen und Produktionsflächen.
Die Entwicklung des Hafens steuert einer Reihe von Gruppen gemeinschaftlich. Dazu gehört die Vereinigung der Hafenfirmen (U.M.E.P), die als Arbeitgeberverband die drei Berufsgruppen im Hafen vertritt: Schifffahrt, Fracht und Umschlag. Die Mitglieder dieses Zusammenschlusses fungieren auch als Verbindungsglied zwischen den Hafenfirmen. Sie sehen ihre Hauptaufgabe darin, ein Klima zu schaffen, dass den Warenverkehr durch und über Le Havre anzieht und optimiert.
Im „Le Havre Development" sind unter anderem die Hafengesellschaft, die Industrie- und Handelskammer der Stadt, die Stadtverwaltung sowie verschiedene Regionalverwaltungen aktiv.
Und schließlich engagieren sich auch die etwa 250 Hafenunternehmen.
Im Hafen arbeiten rund 16.000 Menschen – das ist jeder dritte Arbeitsplatz in der Stadt, jeder Vierte in der Region.

mehr Infos unter:
www.havre-port.net

Mit großen Brücken werden die Seefrachter entladen

Wasserstraße Seine

Neben Bahn und Lkw setzen die Unternehmen im Hafen Le Havre auf das Binnenschiff für den Weitertransport der umgeschlagenen Güter. Dabei sind die Hafenstandorte Radicatel, Rouen, Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne und Nogent-sur-Seine. entlang des großen Flusses nicht etwa die Endpunkte der Verkehre: Im kombinierten Verkehr werden sie von dort aus auch in entferntere Regionen weiter transportiert.
Insgesamt konnte sich der Binnenschifffahrtstransport in den vergangenen fünf Jahren vervierfachen und summierte sich im vergangenen Jahr auf rund 160.000 TEU. Eine Zahl, die in den kommenden Jahren weiter steigen soll.

Weltkulturerbe in Beton

Das vom Architekten Auguste Perret wiederaufgebaute Stadtzentrum von Le Havre ist das erste städtische Ensemble in Europa aus der Mitte des 20. Jahrhunderts, das im Juli 2005 in das Weltkulturerbe aufgenommen wurde.
Perret, einer der großen Architekten des 20. Jahrhunderts, mit seinem klassischen und innovativen Stil ein wahrer „Interpret des Betons", gelang das Kunststück, sich zugleich von der Architekturtradition inspirieren zu lassen und ein deutliches Zeichen der Modernisierung zu setzen, um auf 133 Hektar eine Stadt neu zu erschaffen – in einem luftigen, harmonischen und entschieden innovativen Stil.
Die Herausforderung, die sich ihm stellte, war so noch nie da gewesen: ein Stadtzentrum nahezu komplett und dazu noch in relativ kurzer Zeit wieder aufzubauen, bei Materialknappheit und mit begrenzten Mitteln.

Hafen der Traumschiffe

Urlaub an Bord eines Traumschiffes wird immer beliebter, wovon auch Le Havre profitiert. Der Hafen kann von Kreuzfahrtschiffen aller Art angelaufen werden, sowohl von See- als auch Flusskreuzfahrtschiffen wie auch von Yachten und Fähren.
2007 legten 50 Traumschiffe in Le Havre an, 90.000 Passagiere besichtigten die Stadt. Seit 2005 entwickelten sich auch die Flusskreuzfahrten auf der Seine weiter.
Drei Reedereien ließen ihre Schiffe im vergangenen Jahr bereits regelmäßig in Le Havre anlegen, mit insgesamt 10.000 Passagieren.

Attraktivität der Schiene steigern

Kleine und mittlere Firmen überzeugen – gemeinsame Marketingaktivitäten.

Mit zielgerichteten Angeboten möchten die Projektbeteiligten Verkehre auf die Schiene verlagern.

Mit einer Logistik-Allianz wollen Güterbahnen und Häfen gemeinsam die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Ruhrgebiet steigern. Künftig sollen 20 Prozent der Gütertransporte für kleinere und mittlere Unternehmen wieder auf der Schiene fahren.

In Deutschland haben sich verschiedene Güterbahnen und Bahnen von Hafengesellschaften zum Verbundprojekt Maekas zusammengeschlossen. Die Kooperation will neue Logistikangebote für das Ruhrgebiet entwickeln, um Firmen für die Schiene zurück zu gewinnen. Innovative Gesamtlösungen sollen sie davon überzeugen, bestehende Gleisanschlüsse zu reaktivieren. „Durch die Projektallianz können wir Transporte effizient bündeln und Leertonnenkilometer einsparen. Das senkt die Kosten. Die Schiene wird für kleine und mittlere Unternehmen wieder attraktiv", betont Edmund Prokschi, Geschäftsführer von SBB Cargo Deutschland.

Kompetente Partner

Maekas, die Abkürzung steht für Management von projektbezogenen Allianzen zwischen lokalen und überregionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen, ist Teil einer Förderinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie unter dem Titel „Intelligente Logistik von morgen". Das Projekt mit einer Laufzeit von 2008 bis 2010 stellt eine Weiterentwicklung des InterPorts-Gedankens dar und wird von der Universität Duisburg-Essen begleitet. Projektpartner sind SBB Cargo GmbH in Deutschland (Projektleitung), die Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH, die Neusser Eisenbahn der Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, die Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH sowie das Institut für Produktion und Industrielles Informationsmanagement der Universität Duisburg-Essen. Im Projektbeirat sind unter anderem die Hafengesellschaften von Amsterdam, Groningen, Niedersachsen sowie der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und die niederländische Stichting Rail Cargo Information vertreten. Zudem wirken unterstützend eine Vielzahl von Häfen, Bahnen, Unternehmen und bedeutenden Verbänden mit Logistikrelevanz mit. Durch die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene wie auch durch die Reduzierung ineffektiver Leertonnenkilometer lassen sich nicht nur die Logistikkosten der kleinen und mittleren Unternehmen erheblich senken. Vielmehr wird dadurch auch eine signifikante Reduzierung der Umweltbelastungen durch Gütertransporte angestrebt. Ziele sind unter anderem ein integriertes Marketingkonzept und ein Programm für die Berechnung von Transportkosten.

Informationen für Praktiker

Zwei Kongresse zeigen Stärken der Binnenschifffahrt auf

Gleich zwei Kongresse laden in den nächsten Monaten mit interessanten Programmen ein.

So gestalten der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e. V. unter dem Titel „See- und Binnenhäfen im System – Erfolgskomponenten im Seehafenhinterlandverkehr" erstmals ein Hafenforum auf der Messe CeMAT am 29. Mai in Hannover.

Entscheider der Hafenwirtschaft, von Eisenbahn und Binnenschifffahrt sowie Experten der Umschlagstechnik stellen einem internationalen Publikum aus Einkäufern und Logistikern „best practice"-Beispiele vor, um Möglichkeiten der Kooperation zu diskutieren und Schnittstellen aufzuzeigen.

Die CeMAT bietet den Besuchern dieses Jahr erstmals ein Hafenforum.

Foto: Messe Hannover

Themen des Kongresses sind unter anderem die optimale Vernetzung zwischen Hafenstandorten und Seehafen-Hinterland sowie die Stärkung und Bildung von Hinterlandhubs zur Vermeidung von Engpässen. Zudem richtet sich der Fokus auf Leistungssteigerungen durch innovative Umschlagstechnologien und die Verbesserung administrativer Verfahren.

Als Referenten konnten unter anderem Dipl.-Kfm. Erich Staake, Sprecher des Vorstandes der Duisburger Hafen AG, Thomas Lütje, Leiter Container Vertrieb, Hamburger Hafen und Logistik AG/ Vorsitzender des Vereins zur Förderung des Elbstromgebiets (ZDS), Rainer Schäfer, Geschäftsführer Neuss-Düsseldorfer Häfen/Vorsitzender des BÖB-Verkehrsausschusses und Jan Müller, Geschäftsführer der J. Müller Breakbulk Terminal GmbH & Co. KG, Brake/Präsidiumsmitglied des ZDS, gewonnen werden.

Vom 3. bis 4. Juni lädt der 1. Karlsruher Hafenkongress unter dem Motto: „Binnenhäfen im Umbruch – Binnenhäfen im Aufbruch" ein. Das Veranstaltung mit begleitender Ausstellung informiert über Themen wie Logistik, Transport, Umweltschutz, europäischer Grenzverkehr sowie die wirtschaftliche Bedeutung für die Region.

Der Boom in der Logistikbranche, so die Organisatoren, eröffne auch für die Binnenschifffahrt ein großes Wachstumspotenzial. Damit sich die Wasserstraßen als zuverlässige, umweltfreundliche und günstige Verkehrsträger neben Straße und Schiene behaupten können, seien jetzt die Binnenhäfen aufgefordert, sich an den wirtschaftlichen und politischen Gegebenheiten zu orientieren und moderne Leistungen und Einrichtungen anzubieten.

Der erste Karlsruher Hafenkongress greift diese aktuellen Themen auf, wenn sich die Entscheider und Führungskräfte der europäischen Binnenhäfen, der Transportwirtschaft sowie der Politik und der öffentlichen Verwaltung im Kongresszentrum Karlsruhe treffen.

Neben Vorträgen deutscher Verkehrswissenschaftler wie Prof. Dr. Gerd Aberle und Prof. Dr. Paul Engelkamp, kommen auch Verkehrsexperten aus Frankreich und der Schweiz sowie Vertreter des BÖB und des Europäischen Verbandes der Binnenhäfen zu Wort.

In der Fachausstellung präsentieren Hafenbetriebe, Transportdienstleister und Logistikunternehmen ihr Leistungsspektrum dem Fachpublikum. Eine Hafenrundfahrt runden das Kongressprogramm ab.

mehr Infos unter:
www.cemat.de
www.hafenkongress.de

Spiele, Tipps und Informationen

Düsseldorfer UmweltInfoZentrum hat wieder geöffnet: Aktionen und Spiele für Kinder und umweltbewusste Eltern. Auswirkungen des Klimawandels anschaulich dargestellt.

Passend zum Frühling öffnete das „UmweltInfoZentrum Rheinufer" (UIZ) der Stadt Düsseldorf wieder seine Türen. Bis Ende September erwarten die Besucher samstags und sonntags von 14 bis 19 Uhr viele interessante Informationen, die ein oder andere Überraschung und Unterhaltsames aus den Bereichen Umwelt, Natur und Lokale Agenda sowie Infos zu anderen städtischen Angeboten.

Im Mai und Juni steht der Klimawandel im Vordergrund. Dazu präsentiert das UIZ Mitmach-Aktionen, Schaubilder, Filme und natürlich Gelegenheiten zur persönlichen Beratung.

Am Sonntag, 25. Mai, informiert Ernst Schramm vom Düsseldorfer Umweltamt von 14 bis 19 Uhr über „Städtische Umweltprojektförderung – für Grünprojekte, Klimaschutz und mehr". 24.000 Euro stehen im laufenden Jahr für die Förderung von kleinen und großen Projekten sowie den Umweltpreis zur Verfügung. Zudem gibt es für die Besucher fachkundige Beratung und hilfreiche Tipps. Wie man umweltfreundlich mobil sein kann und dabei die körperliche wie geistige Fitness erhält, erklärt zum Beispiel der engagierte Radfahrer VORNAME Kriesche vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) unter dem Titel „Rad fahren – Klima bewahren".

Experten aus verschiedenen Fachgebieten stehen den Besuchern des UmweltInfoZentrums zur Verfügung.

Foto: UmweltInfoZentrum

Klimaschutz für Kinder

Der Samstag, 31. Mai, steht von 14 bis 19 Uhr unter dem Motto „Klimaschutz für Kinder", wenn die Mitarbeiter des Jugendmobils „JUM" im Auftrag des Umweltamtes Düsseldorf kindgerechte Informationen und Spiele unter anderem über den Tropenwald und die Eisbären auspacken. Die Infos sind natürlich auch für Eltern geeignet. Gleichzeitig startet die Malaktion „Meine schönste Stadt".

Am folgenden Sonntag, 1. Juni, gibt Scharwächter vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) Informationen über Düsseldorfer Internetseiten zu Verkehr und Mobilität, außerdem wird ein kleines Elektrofahrzeug gezeigt, das für den Stadtverkehr geeignet ist: „Anders mobil in D".

Praktische Tipps

Der Themenschwerpunkt „Im Zeichen des Klimawandels" wird im Juni, dann auch mit dem 3. Düsseldorfer Fahrradtag am Samstag, 28. Juni, fortgesetzt. Im Juli heißt es dann „Spiel und Spaß zu Umweltthemen" und im August „Klimaschutz leicht gemacht! Praktische Tipps", bevor das Vermessungs- und Katasteramt mit Ausstellungen und Terminen das UIZ-Jahr beschließt.

Das UIZ ist eine Einrichtung der Landeshauptstadt Düsseldorf. Es hat seinen Sitz seit der Eröffnung im April 1996 in der denkmalgeschützten alten Bastion am Düsseldorfer Rheinufer.

Von Mai bis September finden seitdem zu wechselnden Themen Ausstellungen, Vorträge und Mitmach-Aktionen statt. Im Programm werden monatlich Schwerpunkte gesetzt, um wichtige Themen besonders ausführlich behandeln zu können.

UIZ-Programme liegen unter anderem im Rathaus, bei der Tourismus-Information, den Stadtwerken und der Verbraucherberatung aus. Es kann auch über das Umwelttelefon unter der Rufnummer (02 11) 49 49 49 angefordert werden und steht im Internet unter www.duesseldorf.de/umweltamt/uiz/index.shtml zum Download bereit.

Das UIZ-Team erreichen Interessierte unter der Telefonnummer (02 11) 8 92 50 03 beim Umweltamt Düsseldorf. Das Zentrum selber erreichen Besucher, wenn sie von der Düsseldorfer Altstadt über die Rheinuferpromenade bis zur Höhe Schulstraße gehen. Dort führt eine Treppe hinunter auf das Untere Rheinwerft. Unmittelbar an der Treppe liegt das UIZ in den Räumen der Alten Bastion.

Nützliche Pest aus Kanada

Wasserpest liefert viel Sauerstoff, kann aber zur Plage werden

Die Kanadische Wasserpest (Elodea canadensis), so erklärt das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz auf seiner Internetseite, ist die wohl häufigste Wasserpest-Art in Deutschland. Sie fand von Nordamerika ihren Weg zu uns und kommt in stehenden sowie langsam fließenden Gewässern, zum Beispiel Teichen, Seen, Stauseen, Talsperren, Flüssen und Kanälen vor und kann sehr schnell hohe Bestandsdichten in Wassertiefen bis etwa vier Metern erreichen. Durch ihre starke und schnelle, fast explosionsartige Wachstums- und Ausbreitungsfähigkeit ist ihre Einwanderung gut dokumentiert.

Die Pflanze wird für Europa das erste Mal 1836 in Irland erwähnt. 1859 wurde sie in Berlin aus dem Botanischen Garten in nahe gelegene Gewässer ausgesetzt. Von hier gelangte die Wasserpflanze schnell in die mit Kanälen verbundenen Flusssysteme von Havel und Oder. In nur 20 Jahren breitete sie sich über ganz Mitteleuropa aus. Die Verbreitung erfolgt rein vegetativ: Ein kleines Sprossteil regeneriert sich schon zu einer vollständigen Pflanze.

Eine maßvolle Entwicklung von höheren Wasserpflanzen ist ökologisch durchaus positiv. Allen Arten der Wasserpest ist zu Eigen, dass sie eine relativ hohe Sauerstoff-Produktionsrate haben und so ein Gewässer deutlich beleben. Auch bieten sie verschiedenen Tieren erweiterte Lebensräume, wie Verstecke für Jungfische, und tragen zudem zur Selbstreinigung des Gewässers bei, da sie Aufwuchsflächen für Mikroorganismen bieten. Problematisch ist allein das massenhafte Auftreten. Vor allem der Mensch in seinem Wirken wird eingeschränkt: Das Massenvorkommen behindert die Wasserwirtschaft durch Verstopfen von Laufwasserkraftwerken und Schleusen, beeinträchtigt Schifffahrt, Wassersport und Fischerei.

Foto: de.wikipedia.org

Kapazitäten schaffen

Maersk Line plant Maßnahmenbündel für Containerverkehre

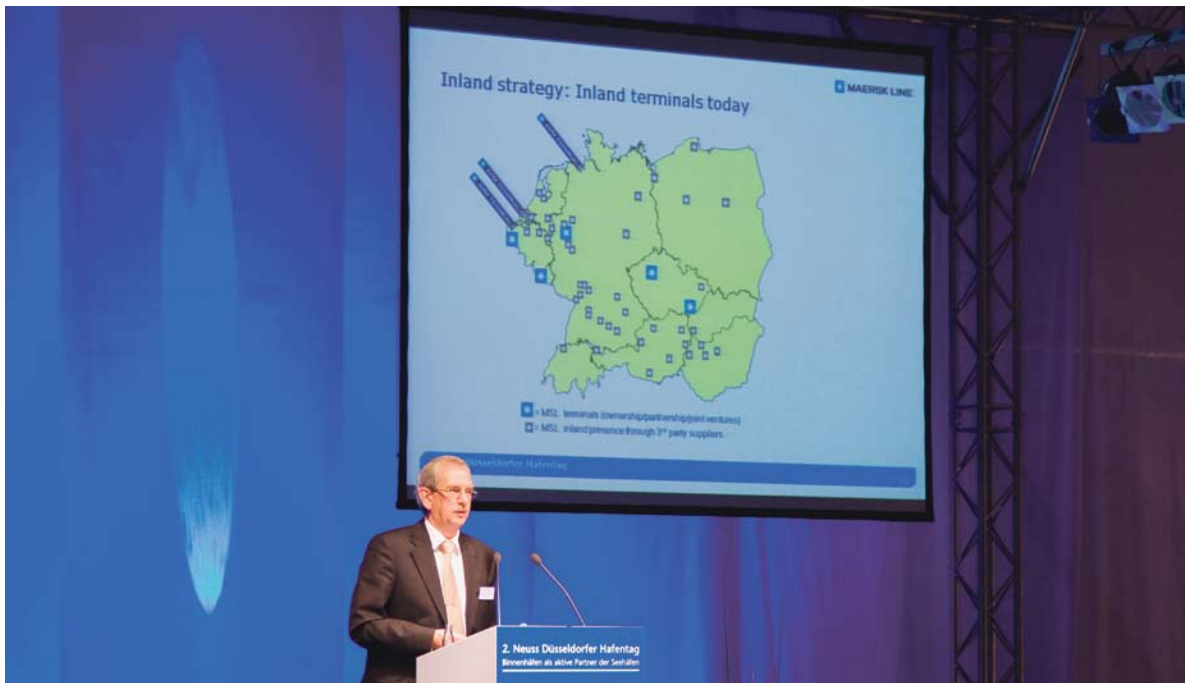


Foto: Schrift-Steller

Mit einer Reihe von Maßnahmen stellt sich Maersk Line auf die Zuwächse im Containerverkehr ein.

Im Kern der Diskussion um eine bessere Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen stünden die Kapazitäten, beziehungsweise genauer fehlende Kapazitäten, erklärte Cees van Altena, General Manager Intermodal Development Central Europe der Maersk Line. Und gab damit den rund 300 Fachbesuchern des zweiten Neusser Hafentages gleich eine erste Antwort auf seine Frage „Was bewegt eine international operierende Reederei, einen Hinterlandstandort aufzubauen?"

Für die weltweit größte Containerreederei sind vor allem die Ungleichgewichte im internationalen Verkehr ein Problem: So verlassen mehr Container Asien als dort hin geliefert werden. Die Folge: Leere Boxen stapeln sich zum Beispiel in den deutschen Terminals und kosten dort Geld, während sie etwa in China dringend benötigt werden.

Gleichzeitig würde das Wachstum der Terminals nicht mit der Explosion an Neubauten Schritt halten. Und wo neue Anlagen entstünden, mangele es an qualifizierten Mitarbeitern wie Kranführern oder Lkw-Fahrern.

Ein weiteres Problem sind die Kunden: Oftmals verlangten sie die Anlieferung ihrer Boxen morgens um 8 Uhr – was dann morgens zu einer Überlastung führt, während über den Rest des Tages die Kapazitäten nicht ausreichend ausgelastet sind.

Investition in Terminals

Maersk Line versucht derzeit, mit einer ganzen Palette von Maßnahmen Abhilfe zu schaffen. Das Unternehmen investiert entweder in den Neubau, die Erweiterung oder Beteiligungen an 40 Containerterminals weltweit, um sich Umschlagskapazitäten zu sichern.

Um den Abtransport der Güter sicherzustellen, habe man bereits 1994 eine eigene Eisenbahnlinie erworben, die noch weiter ausgebaut werden soll. Eine Expertengruppe entwarf zudem ein Strategiepapier, in dem eine Reihe von möglichen Inlandhubs genannt werden. Das sind Häfen, die die Container möglichst schnell von den Seehäfen übernehmen und dann an die Kunden weiterleiten sollen. So verstopfen die Boxen nicht die besonders überfüllten Küstenplätze, die in jüngster Zeit das gesamte System belasteten. Neben dem Rheinland (Neubau des Terminals in Neuss) habe der dänische Weltkonzern vor allem Bayern, Südwesteuropa, Polen und die Donau-Region besonders im Blick, so Cees van Altena.

Dabei will Maersk Line entsprechende Kapazitäten nicht unbedingt selbst errichten oder einkaufen, sondern interessiert sich auch für strategische Partnerschaften.

Um die Kapazitäten in den Seehäfen zu erhalten, will Maersk dazu übergehen, Container möglichst schnell ins Hinterland zu transportieren. Die Kunden ließen sich durchschnittlich zwölf Tage Zeit, bevor sie ihre Lieferung anforderten – in der Zeit belegt die Box im Seehafen den knappen Platz. Stattdessen soll sie zukünftig im Hinterland auf den Kundenanruf warten.

Plädoyer für kleine und flexible Umschlagsstellen

Bredius: Ceres Terminal bietet Alternative zu großen Seehäfen.

Einer der wenigen Containerterminals, die noch über größere freie Kapazitäten verfügen, ist der Ceres Paragon Terminal im Amsterdamer Hafen. „Wir sind ein neuer Player und verstehen uns als aktiver Partner der Neuss Düsseldorfer Häfen", erklärte Pieter Bas Bredius von der Betreibergesellschaft den Teilnehmern des zweiten Neusser Hafentages.

Anhand von Statistiken erläuterte der Manager, dass die großen Standorte Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und Felixstowe bereits zu 90 Prozent oder mehr ausgelastet seien. Was vor allem in Zeiten mit hohem Frachtaufkommen zu kostenträchtigen Verspätungen führe. Daneben hätten einzelne Terminals bereits jetzt ihre Kapazitätsgrenze erreicht – was auch in nicht ausgelasteten Häfen Probleme bereiten könne. Denn jede Verzögerung koste viel Geld: Für wartende Seeschiffe, in den Binnenterminals, für die Logistiker und andere. Kosten, die am Ende meist an den Kunden hängen blieben. Pro Tag können sich die auf bis zu einer Million Euro belaufen.

Gut ausgebaute Infrastruktur

Ausweichmöglichkeiten böten kleinere Häfen. Deshalb forderte Bredius die Häfen ebenso wie Unternehmen auf, sich auch nach anderen möglichen Umschlagsorten umzusehen.

Gerade kleinere Häfen seien oft noch gut auch über die Straße zu erreichen, innerhalb des Hafengeländes – wenn Container von einer Stelle zur anderen zu transportieren sind, um zum Beispiel zusätzliche Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen – wären die Distanzen kürzer, und schließlich könnten sie sich besser auf die besonderen Wünsche der Kunden einstellen und entsprechende spezielle Dienstleistungen anbieten. Kleine Terminals eigneten sich aber auch als Ausweichmöglichkeiten, wenn woanders Staus auftreten. „Den Kunden in Neuss ist es am Ende egal, wo sein Container umgeschlagen wird. Es muss nur schnell, zuverlässig und kostengünstig geschehen."

So zeichne den Ceres Terminal eine hohe Umschlagsgeschwindigkeit, gute Erreichbarkeit, die Nähe zu den anderen Verkehrsträgern und eine motivierte Mannschaft aus.

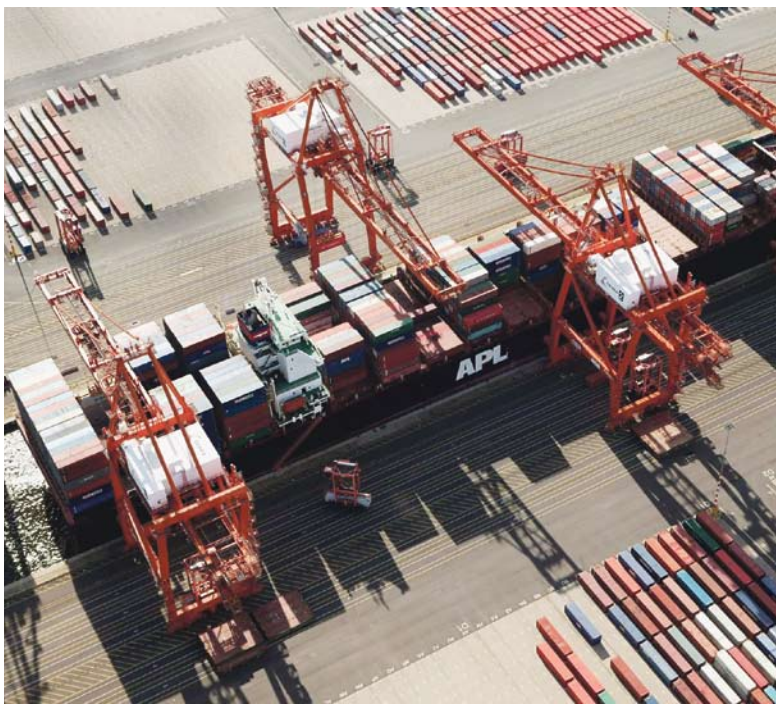


Foto: Port of Amsterdam

Der Ceres Terminal sieht sich als Alternative zu den großen Häfen.

Eine Besonderheit seien die großen Krananlagen, die von zwei Seiten Seeschiffe be- und entladen, die dazu in eine Parkbucht fahren. Das verringere die Aufenthaltsdauer im Hafen und spare Kosten – was wiederum den Kunden zu Gute komme. Zusätzlich könnten aber auch Kranschiffe eingesetzt werden, um beim Entladen zu helfen.

Der Manager ist sich sicher, dass neben dem Ausbau der große Seehäfen auch die vergleichsweise kleinen Umschlagstellen in Zukunft verstärkt gefragt sind.

Der Amsterdamer Terminal hat eine Fläche von rund 55 Hektar, noch einmal die gleiche Fläche ist für zukünftige Erweiterungen vorgesehen. Das Gelände wird von 1400 Metern Gleis erschlossen, die jährliche Umschlagskapazität liegt bei 1,2 Millionen TEU.

Gemeinsam neue Konzepte entwicklen

Heitmann: „Entwicklung von tsunamiartigen Ausmaßen." Bender: „Alle müssen gleichermaßen profitieren."

Foto: NDH/Lothar Benrs

Sich zusammensetzen und gemeinsam Lösungen finden : Ein erster Schritt wurde auf dem Hafentag getan.

Um die Erfolgsfaktoren für eine zukunftsorientierte Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen ging es bei der Podiumsdiskussion am Ende des ersten Tages des 2. Neusser Hafentages. Und das sei, so der Hauptgeschäftsführer des Zentralverbandes der deutschen Seehafenbetriebe, Klaus Heitmann, vor allem eine Herausforderung an alle Beteiligten der Logistikkette: „Wir stehen gemeinsam vor einer sehr dynamischen Umschlagsentwicklung, die tsunamiartige Ausmaße angenommen hat." Und die, so der Fachmann, See- und Binnenhäfen ebenso wie Verlader, Spediteure und andere, vor erhebliche Probleme stellen werde.

Die Binnenhäfen forderte der Hamburger auf, sich in das System einzuklinken. Dafür sei es erforderlich, eine einheitliche Befahrbarkeit der Wasserstraßen herzustellen und Engpässe zu beseitigen, neue innovative Lösungen zu entwickeln, um die Binnenschifffahrt in das System Hafen einzugliedern, auch die Schiene entsprechend zu berücksichtigen und schließlich das zielgerichtete Marketing zu verstärken, um auf die Möglichkeiten hinzuweisen. „Die deutschen Seehäfen haben Erfolg. Wir bieten an, Wachstums- und Arbeitsmarktchancen zu teilen."

Einer Zusammenarbeit wollte sich Dr. Rolf Bender, Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BöB), nicht verschließen. Er forderte dabei allerdings für die Binnenhäfen eine tragende Rolle. Und wie genau diese Rolle dann aussehen sollte, müsse noch diskutiert werden. Es ginge aber nicht, dass die Hinterlandstandorte einfach „nur" Flächen zur Verfügung stellen sollten. „Wir wollen nicht nur der Parkplatz sein." Wesentliche Aufgabe der Binnenhäfen sei die Bereitstellung der Umschlagsinfrastruktur. „Das können wir sehr gut, das machen wir sehr intelligent", so Bender. Er regte die Gründung einer Gesellschaft aus allen Beteiligten an, die von der zukünftigen Organisation der Logistikketten profitieren könnten. „Wenn wir weiter kommen wollen, müssen wir uns alle zusammensetzen."

Zudem sollten vier oder fünf große Hinterlandstandorte mit einer Anbindung möglichst an alle drei Verkehrsträger Wasser, Schiene und Straße, HUB-Funktonen übernehmen, das heißt, die Güter möglichst schnell aus den Seehäfen übernehmen und dann weiterverteilen.

Konkurrenz Mittelmeer

Nicht nur Containerströme wachsen, auch Stückgut legt zu.

Während die Entwicklung der Containerverkehre oftmals die größte Aufmerksamkeit erhält, da sie nicht nur enorm steigen und auch erhebliche Wertschöpfungspotenziale versprechen, stehen die Entwicklungen bei den Massengütern wie Kohle oder Sand und bei den Stückgütern eher im Hintergrund.

Völlig zu Unrecht, wie Marc De Witte, Manager Business Development bei der Nova Natie Logistics/NHS betont. Das Unternehmen schlägt konventionelle Güter im Antwerpener Hafen um. Ein Geschäft, so berichtete er, das ebenfalls von erfreulichen Zuwachsraten geprägt sei: „Bei den konventionellen Gütern gibt es viel Bewegung, die Unternehmen bauen zahlreiche neue große Seeschiffe."

Derzeit werden viele Transporte über die Häfen an der Nordsee und anschließend über die Binnenhäfen vor allem auch in Deutschland abgewickelt. De Witte forderte jedoch die Partner dringend auf, sich zu gemeinsamen Gesprächen zu treffen und die Zusammenarbeit noch zu intensivieren, da mit den Mittelmeerhäfen neue Konkurrenten aufgetaucht seien.

Die dortigen Häfen böten nicht nur eine kürzere Strecke bei Fahrten nach Australien. Im Vergleich zu den nordeuropäischen Häfen verfügen sie meist noch über erhebliche Flächen- und Terminalreserven. Die umgeschlagenen Mengen – und das gelte nicht nur für Stückgut – ließen sich inzwischen durch immer bessere Eisenbahnverbindungen zu Zielen in ganz Europa weiterleiten. Und die neuen Wachstumsmärkte in Osteuropa seien durch Short-Sea-Verbindungen schnell zu erreichen.

Um sich gegen die Konkurrenz zu wehren, sei es nötig, gemeinsam mit allen an der Transportkette beteiligten Akteuren neue und noch bessere Angebote zu entwicklen. „Die Industrie verlangt mehr und mehr Partner, die mitdenken und die heute erforderlichen qualitativ hochwertigen Angebote entwicklen und auch umsetzen", betonte der Manager.

Dazu sei es auch und gerade notwendig, mit der Industrie strategische Allianzen anzugehen. Die zudem den Vorteil böten, die notwendige langfristige Sicherheit für die erforderlichen Investitionen zu gewährleisten.

Zudem, so De Witte, werde sich auch die Rolle von Unternehmen wie Nova Natie Logistics ändern: Weg vom „einfachen Terminalbetreiber", der darauf warte, dass Schiffe anlegen, hin zu einem kompetenten Partner, der sich mit in die Logistikkette einbringe.

Foto: NDH/Lothar Benrs

Die Nordseehäfen müssen sich auf die neuen Entwicklungen einstellen, warnte Marc De Witte.

Kohle und Erz sind gefragt

Banken und Hedge Fonds entdecken Massengüter für ihre Spekulationen.

Foto: NDH/Lothar Benrs

Für Kohle und Erz rechnen Experten wie Dick van Doorn in den kommenden Jahren mit stetigem Wachstum.

Während die Öffentlichkeit vor allem auf die erwarteten riesigen Zuwachsraten bei den Containerverkehren schaut, drohen auch beim klassischen Massengut weitere Zuwächse, wie Dick van Doorn, Direktor EMO Kohle und Erz, berichtete. Nach wie vor sei die deutsche ebenso wie die europäische Stahlindustrie stark.

Nachdem eine Studie des Unternehmens Arcelor den Standorten noch bescheinigte, dass ihre Produktionskosten im internationalen Vergleich zu hoch lägen, hätten sich durch den Boom in China und die dortige starke Nachfrage die Zeichen geändert. „Wir gehen davon aus, dass die Produktion auf gleichem Level fortgeführt und die Erzmenge eher zunehmen wird." Das gelte auch für den Transport der Produkte, wie zum Beispiel Stahlbrammen und Rohre, die zu den Kunden in der ganzen Welt transportiert werden müssten.

Weitere Zuwächse erwartet er für den Bereich der Importkohle: Zum einen würden die deutschen Steinkohlen-Bergwerke mit einer Kapazität von rund 20 Millionen Tonnen Stück für Stück stillgelegt. Zum anderen würde auch eine steigende Stahlproduktion zusätzliche Mengen Kokskohle benötigen. Hinzu kämen die zahlreichen neuen Kraftwerke, die derzeit überall in Europa in den Himmel schießen: „Allein in Rotterdam werden zwei gebaut." Die Kohlen würden zwar teilweise aus Osteuropa eingeführt, zu einem deutlich größeren Anteil aber über die drei wegen ihrer Anfangsbuchstaben ARA-Häfen genannten Standorte Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen.

Kapazitäten schaffen

Um diese Zuwächse aufzufangen, müssten auch in den Seehäfen entsprechende Umschlagstellen entweder erweitert oder neu gebaut werden, da ein Tag Verzögerung eines Massengutfrachters rund 200.000 Euro kostet. Dazu sei aber auch ein effektiverer Datenaustausch, wann welche Mengen wo ankommen, nötig. Und schließlich müssten auch die Lagerflächen erweitert werden. Seitdem Banken und Hedge Fonds auch die Rohstoffmärkte für ihre Spekulationen entdeckt hätten, würden sie die erworbenen Mengen bis zum Weiterverkauf oft in den Seehäfen zwischenlagern.

Die Schifffahrt bereitet sich auf diese Mengenzuwächse bereits vor: Derzeit sind rund 900 Massengutfrachter auf den Weltmeeren unterwegs, in den nächsten drei bis vier Jahren wird sich ihre Zahl voraussichtlich verdoppeln.

Aber auch die Verkehrsverbindungen zu den Kunden im Binnenland müssten verbessert und ausgebaut werden: Da die Industrie meist entlang des Rheins zu finden ist, große Mengen aber auch per Bahn bewegt werden, böten sich die Häfen als Partner an, müssten jedoch auch entsprechende Umschlagskapazitäten schaffen.

Intelligente Ketten für Autos

BLG setzt auf den Ausbau des bestehenden Netzwerkes.

„Die großen Unternehmen produzieren heute national ebenso wie international – und verkaufe auch so. Und das resultiert für die Automobillogistik in entsprechenden Zuwachsraten", meint Frank Sturm, Geschäftsführer der BLG Logistics Automobile GmbH & Co. KG in Bremen. Das Unternehmen bringt für zahlreiche Marken Automobile nach Deutschland und verschifft hier gebaute Fahrzeuge in die ganze Welt.

„In Zusammenarbeit mit unseren Kunden ist bei der BLG Logistics eine Internationalisierung zu verzeichnen, die natürlich durch den Ehrgeiz der Abbildung von Gesamtketten und deren logistischen Prozessen für die nationale Automobilindustrie geprägt ist," so Sturm. War das Unternehmen vor zehn Jahren nur in Bremen und Bremerhaven mit vertreten, so unterhält es heute meist mehrere Vertretungen in 14 Nationen rund um den Globus. Die Verbindung schaffen speziell konstruierte Autocarrier, die mit einer Länge von fast 230 Metern auf 14 Decks bis zu 8000 Pkw aufnehmen.

Riesige Schiffe transportieren bis zu 8000 Fahrzeuge .

Und die Globalisierung wird weiter zunehmen. Seit 1976 hat sich die Menge der in Bremerhaven seeseitig umgeschlagenen Fahrzeuge verzehnfacht. Und das Wachstum ist ungebrochen. „Aus diesem enormen Verschiffungsvolumen zum Beispiel im Import nach Europa resultieren auch neue Verkehrsströme und somit auch neue Transportstrategien. Schiffe brauchen Häfen, Häfen sind unsere Kompetenz. Also heißt unsere Strategie: Seehafenterminals", sagt Sturm. Die findet das Unternehmen aber nicht mehr nur an der Nordseeküste, sondern auch in Südeuropa.

Alle drei Verkehrsträger

Es reiche aber nicht, die Fahrzeuge nur an Land zu holen, betont der Geschäftsführer: „Um für unsere Kunden attraktive und sinnvolle Gesamtkonzepte umsetzen zu können, benötigen wir ein verknüpftes Netzwerk." Neben den entsprechenden Terminals im Binnenland sind das für die BLG auch transportierende Kapazitäten: „Wir betreiben, teilweise mit Joint-Venture-Partnern, ein Terminalnetzwerk auch im Binnenland, über das rund 800.000 Fahrzeuge im Jahr abgewickelt werden. Als verbindendes Element nutzen wir auch unsere Lkw-Flotte: 450 Lkw transportierten 2007 fast eine Million Pkw über die Straße. Dabei ist ein Teil unserer Flotte bereits in Polen stationiert. Auch die Wasserstraße verbindet: Auf Rhein und Donau wurden über Binnenschiffstransporte 2007 etwa 185.000 Fahrzeuge von uns transportiert und abgewickelt. Und selbstverständlich stellt auch das Schienennetz eine Verbindung dar: Rund 35.000 Fahrzeuge wurden über Bahntransporte durch uns abgewickelt." Die Strategie der BLG bestehe dabei nicht darin, das Vorhandene zu vergrößern, um eventuelles Volumenwachstum aufzunehmen, sondern aus dem gezielten Ausbau des Terminalnetzwerkes und der verschiedenen Verkehrsträger. – wobei auch die ökologische Ausrichtung im Fokus stehe.

Kombinierte Verkehre gezielt aufbauen

Hafen ist nicht nur Binnenschifffahrt – 290 Züge pro Woche – Forderung nach effektiven Terminals

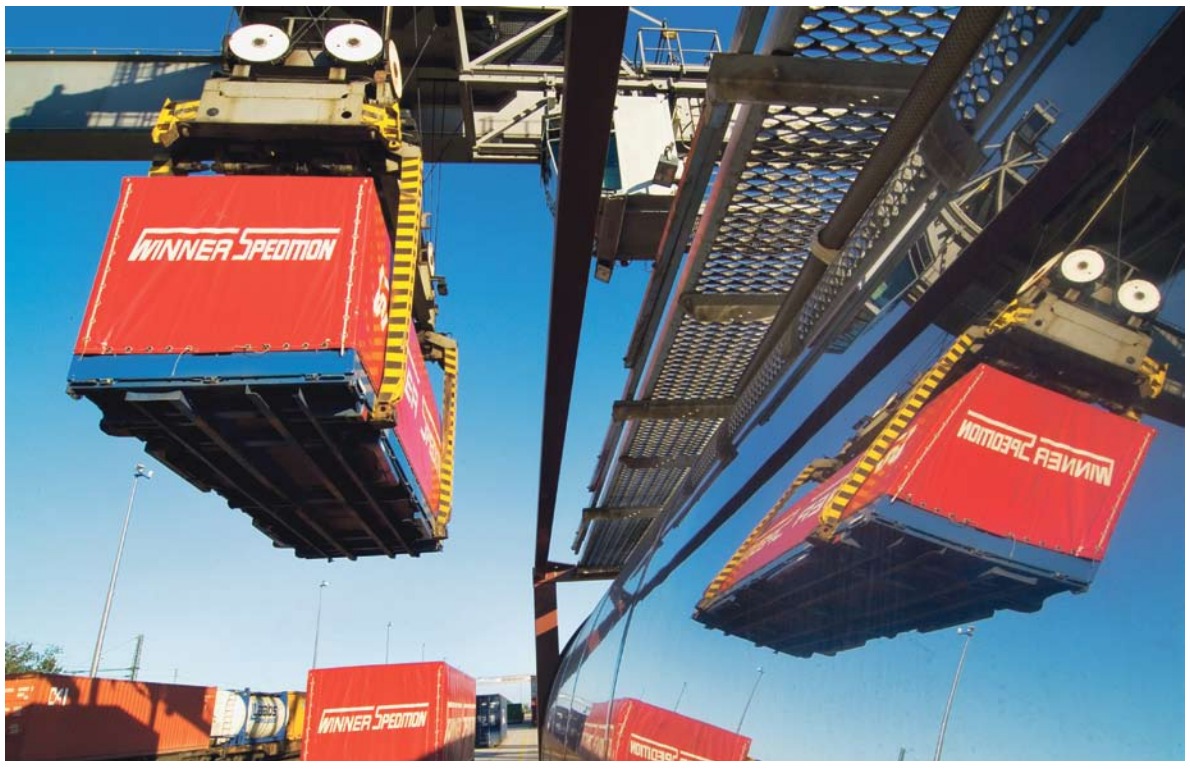


Foto: Kombiverkehr

Durchschnittlich 1600 Lkw-Ladungen transportieren die Mitarbeiter von Kombiverkehr jeden Tag.

Häfen zeichnet als trimodale Umschlagseinrichtungen aus, dass sie von allen Verkehrsträgern genutzt werden können, dem Schiff ebenso wie vom Lkw und der Bahn. Die Deutsche Gesellschaft für Kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG, kurz Kombiverkehr, stellte deren Geschäftsführer Armin Riedl vor.

Kombiverkehr ist ein logistisches Dienstleistungsunternehmen, das ein europaweites Netz für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße entwickelt, organisiert und vermarktet. „Wir haben ein relativ einfaches Produkt: Wir kaufen einen Ganzzug und fahren ihn von A nach B."

Das Angebot richtet sich an Speditionen und Transportunternehmen: „Zu den Erfolgsfaktoren, die Kombiverkehr zum europäischen Marktführer gemacht habe, zählten Qualität und Wirtschaftlichkeit, Kompetenz und Kundennähe. In 2006 verlagerte das Unternehmen mehr als 25 Millionen Tonnen Güter respektive rund 931.000 Lkw-Ladungen von der Straße auf die Schiene und entlastete so unsere Straßen." Seit 2001 stieg das Transportvolumen um 50 Prozent. Pro Woche bewegen die Mitarbeiter 290 Züge, pro Nacht damit durchschnittlich 1600 Lkw.

Hinter der 1969 in Frankfurt gegründeten Kommanditgesellschaft stehen in gleichberechtigter Partnerschaft 230 Speditionen und die DB Mobility Logistics AG. Das Kerngeschäft – die Entwicklung, Organisation und Vermarktung von Transportleistungen – ergänzen begleitende Geschäftsfelder. Dazu gehören der Aufbau und Betrieb von Umschlagsanlagen, die Entwicklung und Unterhaltung von Spezialwaggons sowie Traktion und Consulting.

Damit die Verkehre auch in Zukunft problemlos fließen können, forderte Riedl noch mehr und effektivere Terminals in den Seehäfen: Hier erhofft er sich durch den neuen Masterplan Verkehr und Logistik auch Zuschüsse von der Regierung. Aber auch eine bessere Schieneninfrastruktur wie etwa die mehrfach angemahnte Betuwe-Linie sei erforderlich.

Ein wichtiger Faktor seien schließlich leistungsfähige intermodale Hinterlandterminals wie „Neuss Trimodal".

Logistische Optimierung

Hamburger Forschungsprojekt will Ketten intelligenter gestalten.

Auf der Suche nach Elementen intelligenter Transportketten für den Güterverkehr und Konzepten zur logistischen Integration von Binnenschiff und Stadthafen ist derzeit das Institut für Verkehrsplanung und Logistik an der Technischen Universität Hamburg-Harburg. Das Forschungsprojekt, an dem sich auch die Neuss Düsseldorfer Häfen und das Neusser Unternehmen IXMODAL beteiligen, stellte Prof. Heike Flämig auf dem zweiten Neusser Hafentag vor.

Foto: NDH/Lothar Benrs

Ziel des vom Bundeswirtschaftsministerium geförderten Projektes „Binnen_Land" ist es, Binnenhäfen als integralen Bestandteil intelligenter Transportketten zukunftsfähig zu machen, um die Funktionsfähigkeit der Wirtschaft (Entlastung von Straße und Schiene, Hafenhinterlandanbindung) und die logistische Versorgung der Städte bei minimaler Belastung von Mensch und Umwelt auch bei langfristig veränderten Rahmenbedingungen durch den Erhalt der Hafenstandorte sicherzustellen. Dafür stellt das Bundeswirtschaftsministerium bei einem gesamten Projektvolumen von rund 1.077.000 Euro rund 840.000 Euro zur Verfügung.

Hintergrund bildet die aktuelle Entwicklung des wachsenden Containerverkehrs über die Seehäfen. Das Besondere an dem gewählten Ansatz ist die Auseinandersetzung mit den Standorten der Binnenhäfen und deren Bedeutung für ein funktionierendes Hinterlandnetzwerk der Seehäfen und die Realisierung multimodaler Transportketten: Wenn die Häfen über eine mittelfristige Standortsicherheit verfügen, und wenn es gelingt, die Nutzungskonflikte am Hafenstandort beziehungsweise im Hafenumfeld im Sinne der logistischen Nutzungen zu lösen sowie die Nachfrage nach Binnenschiffstransport zu erhöhen, kann der Verkehrsträger Binnenschiff die Erwartungen an einen höheren Stellenwert im Gesamtsystem der Logistik auch erfüllen.

Dazu werden zwei Handlungsstränge verknüpft: Erstens werden Maßnahmen der logistischen Optimierung von Transportketten verfolgt, um die Effizienz zu steigern (Verkehrsvermeidung) und Straßengüterverkehr auf das Binnenschiff und die Bahn zu verlagern. Dafür sollen die Schnittstelle Seeschiff-Binnenschiff verbessert und Liniendienste für containerisiertes Massengut eingerichtet werden.

Daneben werden Maßnahmen zur Standortsicherung und -entwicklung von Stadthäfen entwickelt, erprobt und bewertet, die durch Lösung der örtlichen Nutzungskonflikte, diese notwendigen binnenländischen, oft trimodalen, logistischen Knoten erst in die Lage versetzen, ihren Beitrag zu einem nachhaltigen Güterverkehr konkret zu leisten.

Impressum

Herausgeber: *Rainer Schäfer (verantwortlich) ■ Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ■ Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss ■ Telefon: (0 21 31) 53 23 - 0 ■ Fax: (0 21 31) 53 23 - 1 05 ■ info@nd-hafen.de*
Redaktion und Produktion: *Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ Bredeneyer Straße 77 ■ 45 133 Essen ■ info@schrift-steller.de* **Chefredakteur:** *Andreas Fröning ■ Telefon: (01 51) 52 56 56 34 ■ Fax: (07 21) 1 51 30 59 96 ■ andreas@schrift-steller.de* **Art Direction und Produktion:** *Sascha Ondrazek* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)* **Schlussredaktion:** *Stefanie Kurkamp*
Druck: *Axel Springer AG ■ Druckerei Essen-Kettwig ■ Im Teelbruch 100 ■ 45 219 Essen ■ (0 20 54) 1 01 - 4 74 ■ helmut.janzen@axelspringer.de*

Der Fußball kommt wieder nach Neuss

NDH sponsern großes Public-Viewing-Event an der Rennbahn während der Fußball-Europameisterschaft.

Vor zwei Jahren begeisterte die deutsche Nationalmannschaft die gesamte Nation mit einem beispiellosen Sommermärchen. Während eines unvergesslichen Turniers verfolgten Millionen begeisterter Zuschauer die Spiele der Fußballelf während der Weltmeisterschaft beim „Public Viewing".

Was zunächst nur ein Gag war, entwickelte sich zu begeisternden Volksfesten, die auch die zahlreichen Besucher aus dem Ausland in ihren Bann zogen. Und sie waren – wie in dem sehenswerten Film von Sönke Wortmann noch einmal mitzuerleben ist – auch eine Motivation für die herausragende Leistung der deutschen Kicker, deren Erfolg das Märchen erst möglich machte.

In Neuss heizten die NDH als einer der Sponsoren des hiesigen Public-Viewing-Angebotes das Fußballfieber kräftig mit an: Alle Partien der WM wurden auf der Großbildleinwand an der Rennbahn gezeigt. Und da war richtig richtig was los: Die Spiele lockten Tausende Zuschauer vor die Leinwand. Auch das Kulturprogramm zwischen den Spielen sorgte für Unterhaltung. Und an einigen Tagen wurde neben den Spielen der Weltmeisterschaft auch die Rennen der Formel 1 übertragen.

Ob das Sommermärchen in diesem Jahr nahtlos in ein Alpenmärchen übergeht, können – nach dem großen Erfolg des Erstlinges wenig verwunderlich – die Besucher vom ersten bis zum letzten Moment wieder auf einer 22 Quadratmeter Großbildleinwand an der Rennbahn verfolgen.

Vom 7. bis zum 29. Juni warten unter dem Titel „RWE Fußball Sommer 2008" zudem super Gastro-Angebote und After-Fußball-Partys auf die sicherlich sehr zahlreichen Besucher. Das Areal bietet immerhin 7.000 Gästen mehr als genug Platz.

Der Eintritt kostet lediglich eine Sicherheitsgebühr von einem Euro, Kinder unter 12 Jahren haben kostenlosen Eintritt.

Und wie schon beim Sommermärchen unterstützen die Neuss Düsseldorfer Häfen die Aktion als Sponsor.

Gewinnen Sie eine Rundfahrt

Zehn einfache Fragen beantworten und gewinnen!

Frage 1: Wie viele Besucher kamen in etwa zu der Geburtstagsfeier im Neusser Hafen?
- S 5000 Besucher
- G 15.000 Besucher
- E 25.000 Besucher

Frage 2: Wie heißt das Bauprojekt im Düsseldorfer Hafen, das bald begonnen werden soll?
- V Königskinder
- C Rabeneltern
- O Stiefschwestern

Frage 3: Wer nutzte bereits in der Antike den Neusser Hafen, um Waren zu transportieren ?
- T Die Griechen
- Y Die Wikinger
- E Die Römer

Frage 4: Im Jahr 2006 erlebte die Bundesrepublik ein ..?
- U Wintertraum
- N Sommermärchen
- E Herbstdrücken

Frage 5: Was geht im Juni im Medienhafen an den Start?
- C Hansekoggen
- T Drachenboote
- R Galeeren

Frage 6: Aus welchem Land stammt die Wasserpest?
- O Italien
- T Dänemark
- H Kanada

Frage 7: Welche Stadt gilt als Perle der Normandie?
- D Cherbourg
- A Le Havre
- S Caen

Frage 8: Welches Dänische Unternehmen plant im Neusser Hafen einen Terminal?
- L Maersk Line
- S Hapag Lloyd
- T P & O

Frage 9: Welche Einrichtung erforscht intelligente Logistikketten?
- A Uni Derendorf
- S Volkshochschule Pöseldorf
- L TU Hamburg Harburg

Frage 10: Wie heißt die neue Bahn Logistik-Allianz?
- G Muhkuh
- E Maekas
- R Mameluk

Lösungswort:

Beim Neusser Hafenfest waren die Rundfahrten mit dem Schiff der Weiße Flotte bei allen Besuchern ganz besonders gefragt. Nun haben Sie, liebe Leser der Hafenzeitung, die Chance, ganz kostenlos an Bord eines der Schiffe zu steigen. Denn auch in diesem Monat verlosen wir wieder drei mal zwei Gutscheine für einen ebenso unvergesslichen wie wunderbaren Ausflug an Bord eines der Schiffe.

Die Chancen auf einen kostenlosen Ausflug sind ganz einfach: Dazu müssen sie lediglich die richtigen Antworten auf die zehn Fragen finden. Dabei hilft Ihnen sicherlich ein Blick in diese Ausgabe der Hafen-Zeitung oder ins Internet. Einfach die entsprechenden Buchstaben der richtigen Antwort nacheinander notieren und das Lösungswort bis zum 1. Juni (es gilt das Datum des Poststempels) an Hafen-Zeitung, Andreas Fröning, Oststraße 194, 47057 Duisburg, auf einer Postkarte oder an die E-Mail info@schrift-steller.de senden.

Die richtige Antwort des Februarrätsels lautete übrigens „Gutscheine", die Gewinner wurden von uns benachrichtigt.

Der Rechtsweg ist natürlich wie immer ausgeschlossen. Wir wünschen allen Teilnehmern viel Glück.