Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | MÄRZ 2011 www.hafen-zeitung.de

Manfred Meis hat sich auf Spurensuche begeben Seite 5

Ticker: Montage in luftiger Höhe +++ Neuss: Hafen und Kunst gehören zusammen +++ Recherche in der Geschichte +++ Verbände kritisieren Wasserstraßen-Konzept +++ Stadtwerke fördern E-Mobilität +++ Erfolgreicher Krefelder Hafentag +++

Seehäfen verspüren Rückenwind

Teilweise wurde schon wieder das Vorkrisen-Niveau erreicht - positive Zeichen

In den Seehäfen geht es wieder aufwärts: Mit 121 Millionen Tonnen Gesamtumschlag schlug der Hamburger Hafen im Jahr 2010 wieder einen Wachstumskurs ein. Neben der erfreulichen Entwicklung der deutschen Wirtschaft erholten sich im Laufe des Vorjahrs auch die für den Hamburger Hafen wichtigen Marktregionen im Ostseeraum und in Osteuropa. Bei einer weiterhin positiven Entwicklung der Weltwirtschaft und einer damit verbundenen Stabilisierung und Zunahme der weltweiten Warentransporte per Seeschiff erwartet der Hafen Hamburg auch 2011 ein deutliches Wachstum. Nicht der einzige Standort im Aufwind: Das Umschlagsaufkommen in den Bremischen Häfen lag im Jahr 2010 bei 68,9 Millionen Tonnen. Das entspricht einem Plus von 9,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Damit übertreffen die aktuellen Zahlen erneut (mit Ausnahme des Krisenjahrs 2009) die „Seeverkehrsprognose 2025" der Bundesregierung, die für Bremen eine jahresdurchschnittliche Zuwachsrate von 5,8 Prozent vorsieht. Drei Viertel des Gesamtumschlags entfielen auf den Containerverkehr.

Auch in die niedersächsischen Seehäfen kehrte das Wachstum zurück: Für das vergangene Jahr verbuchen die Standorte einen Gesamtumschlag im Seeverkehr von 46,52 Millionen Tonnen. Vor allem die Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden und Papenburg können mit zweistelligen Zuwachsraten auf ein erfolgreiches Jahr verweisen. Zum Teil konnte wieder ein Umschlagsniveau wie vor der Krise erreicht werden.

Foto: HHLA/CMA CGM/Christophe Colomb

Erholt

Die Industrie am Mittleren Niederrhein hat sich 2010 von den starken Einbrüchen des Vorjahres erholt. Die Unternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten profitierten sowohl von einer steigenden Inlands- wie auch Auslandsnachfrage, wie die IHK Mittlerer Niederrhein mitteilt.

Herausragend

Foto: Wikimedia Commons/Arnold Paul

Der Rhein-Herne-Kanal ist einer der „365 Orte im Land der Ideen" des Jahres 2011. Dies entschied eine 20-köpfige Expertenjury unter Schirmherrschaft von Bundespräsident Christian Wulff. Sie wählte aus rund 2600 Bewerbungen die 365 herausragenden Beispiele für Zukunftsfähigkeit, Mut, Engagement und Kreativität im Land. Das Verbundprojekt „KulturKanal" konnte in der Kategorie Kultur überzeugen.

Aufwärts

2010 transportierte die Frachtschifffahrt 7,2 Millionen Gütertonnen auf dem Neckar und übertraf das Vorjahresergebnis um sechs Prozent. Damit wurde der durch die Finanzkrise ausgelöste Abwärtstrend gestoppt.

Neubesetzung

Nach einem umfangreichen Auswahlverfahren konnte das Präsidium des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen Boris Kluge als neuen Geschäftsführer gewinnen. Kluge ist derzeit noch geschäftsführender Vorstand der Studiengesellschaft des Kombinierten Verkehrs und wird zum 1. April wechseln.

Aufgrund seiner bisherigen Tätigkeit ist er ein Fachmann im Bereich des Kombinierten Verkehrs und kennt bereits viele Mitgliedsunternehmen, die Hafenwirtschaft und viele Entscheider.

Hochbetrieb auf dem Rhein

An kaum einem anderen Ort lässt sich die Belebung der Wirtschaft so gut verfolgen wie auf dem Rhein. Die von Industrie, Gewerbe und Handel benötigen Waren, Rohstoffe und Produkte füllen wieder die Frachträume der Schiffe auf Europas wichtigster Binnenwasserstraße.

Gemeinsam gehts

Die Krefelder Erfolgsgeschichte kann sich sehen lassen. Ein Beleg sind die Zahlen aus dem vergangenen Jahr: Der Schiffsgüterumschlag kletterte um 24,3 Prozent und das hafeneigene Eisenbahnverkehrsunternehmen konnte mit 800.000 Tonnen nicht nur das zweitbeste Transportvolumen seit 30 Jahren, sondern auch ein Plus von 47 Prozent melden. Neben den Zahlen machen die erstaunlich zahlreichen Besucher des ersten Krefelder Logistikforums deutlich, wie viel Interesse an der logistischen Drehscheibe besteht.

Eine Erfolgsgeschichte, an der viele Autorinnen und Autoren mitschrieben: Da ist die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Gesellschaftern ebenso zu nennen wie die Einsatzbereitschaft der Mitarbeiter des Rheinhafens Krefeld. Das Vertrauen und die Kreativität der Hafenfirmen und ihrer Kunden ebenso wie die Zuversicht der neuen Investoren, die sich im Hafen angesiedelt haben oder noch ansiedeln werden.

Dabei kommt es nicht auf die Reihenfolge an, sondern auf die Kombination der verschiedenen Gruppen, die sich mit uns engagieren. Denn in diesem Fall ist das Ergebnis tatsächlich mehr als die Summe der Einzelteile.

Und auch die nächsten Kapitel versprechen, sehr erfolgreich zu werden. Die Zeichen – global, regional und lokal – stehen weiter auf Wachstum. Für Krefeld bedeutet dies, dass wir gemeinsam weiter an unseren ambitionierten Zielen arbeiten werden.

RAINER SCHÄFER

System funktioniert

Der in den Medien viel beachtete Unfall der „Waldhof" (siehe letzte Seite) hat gezeigt, dass das System Wasserstraße in vielfacher Weise funktioniert. Wäre nicht ein moderner Doppelhüllentanker verunglückt, sondern ein Zug oder ein Lkw, wären die Auswirkungen ungleich gravierender gewesen.

Zudem: Auch wenn der eine Binnenschiffer durch die anschließende Sperrung aufgehalten wurde und in dem einen oder anderen Fall auch die Empfänger etwas ungeduldig wurden, so war die Versorgung zu keinem Zeitpunkt wirklich gefährdet. Nicht auszudenken, wenn die Autobahnknotenpunkte in Köln, Frankfurt oder Berlin drei Wochen lang gesperrt gewesen wären.

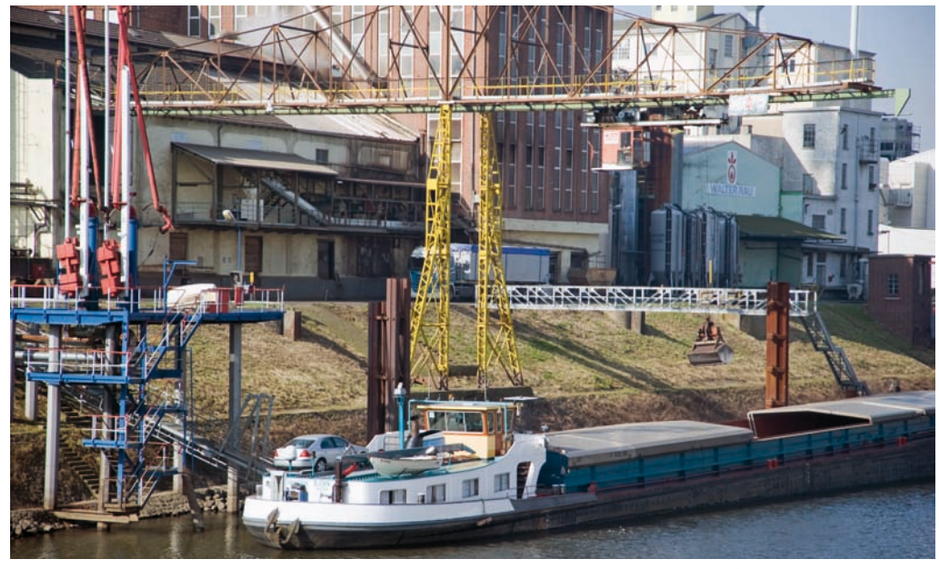
Ein Grund, dass der Unfall auf der verkehrsreichsten Binnenwasserstraße Europas vergleichsweise problemlos ablief, ist das gelungene, weil gelebte, Zusammenspiel der verschiedenen Akteure des Systems Wasserstraße: In den Häfen ober- und unterhalb der Sperrung wurde die Ladung im Bedarfsfall zumeist auf die Schiene, in dem einen oder anderen Fall auch auf den Lkw umgeladen.

Dieses Zusammenspiel in den logistischen Knoten zeigt aber auch, dass wir auf leistungsfähige Infrastruktur angewiesen sind. Die Loreley ist nicht nur eine historische Klippe für die Schifffahrt, sondern auch ein bekannter Schwachpunkt. Dass erst jetzt über eine Entschärfung nachgedacht wird, ist erschütternd.

ULRICH GROSS

Wirtschaft wieder erholt

Konjunkturbarometer der Kammern im Rheinland zeigt auf Hoch



Die anziehende Wirtschaftsentwicklung macht sich auch in den Häfen positiv bemerkbar.

Der Konjunkturaufschwung im Rheinland hat sich in den letzten Wochen deutlich beschleunigt. Und er wird sich im laufenden Jahr fortsetzen, wenn auch mit vermindertem Tempo. Das ist das Ergebnis des IHK-Konjunkturbarometers der fünf in der IHK-Initiative Rheinland zusammengeschlossenen Industrie- und Handelskammern Aachen, Bonn/Rhein-Sieg, Düsseldorf, Köln und Mittlerer Niederrhein. Beteiligt an der IHK-Konjunkturumfrage haben sich knapp 2000 Betriebe zwischen Maas und Sieg, zwischen Niers und Ahr, die zusammen rund 275.000 Mitarbeiter beschäftigen. „Der Konjunkturaufschwung ist stabil. Er hat sämtliche Branchen und Betriebe aller Größenklassen erfasst. Angesichts guter Geschäftserwartungen sowie positiver Investitions- und Beschäftigungspläne zeigt er sich zudem robust", fasst Dr. Udo Siepmann, Hauptgeschäftsführer der federführenden IHK Düsseldorf zusammen.

Die rheinische Wirtschaft beurteile dabei sowohl ihre aktuelle Geschäftslage als auch die Perspektive für das Jahr 2011 merklich besser als noch im vergangenen Herbst. Damit übertreffe das Konjunkturklima im Rheinland derzeit sogar noch die Stimmung in den Boom-Jahren 2006 bis 2008. Allerdings habe die Wirtschaft trotz der kräftigen Erholung den Rückschlag aus der Wirtschaftskrise noch nicht zur Gänze wieder wettmachen können.

Bis auf die Bauwirtschaft und den konsumnahen Großhandel habe sich in allen Branchen die Geschäftslage seit Herbst 2010 nochmals verbessert. So meldeten insgesamt 44 Prozent aller Betriebe derzeit eine gute Geschäftslage, während weniger als zehn Prozent unzufrieden seien.

Wieder Hafenrundfahrten in Köln

Auf großer Tour durch den Kölner Hafen von den Kranhäusern zu den Container-Kränen: Zwei Hafenrundfahrten gab es 2010, beide waren komplett ausgebucht. In diesem Jahr bietet die KölnTourist GmbH die Tour an jedem ersten Freitag im Monat. Die Fahrt kostet elf Euro (ermäßigt acht Euro).

Köln ist der zweitwichtigste Binnenhafen Deutschlands. Aber haben die Kölner Interesse an Rundfahrten durch ihre Häfen? Das wollte KölnTourist-Geschäftsführer Mario Göllner im Herbst 2010 testen. Auf seinem Schiff war Platz für rund 200 Gäste. Das Ergebnis erstaunte den Experten: „Mehr als zehn mal so viele wollten bei der Premiere an Bord sein. Wir mussten Hunderte Interessierte abweisen." Deshalb nahm KölnTourist die Hafenrundfahrten nun fest ins Programm auf.

Das Konzept bleibt weitgehend unverändert. Wie im vorigen Jahr startet das Schiff um 10 Uhr am Anleger Nummer zehn (KölnTourist). Die Fahrt dauert zwei bis drei Stunden und endet am Altstadtufer. Weitere Informationen unter www.hgk.de oder direkt bei KölnTourist.

Schneller als geplant, auf den Punkt genau und vor allem ohne eine böse Überraschung: Das ist die Bilanz eines arbeitsreichen Montage-Wochenendes für eine neue Produktionsanlage bei der Walter Rau Neusser Öl und Fett AG

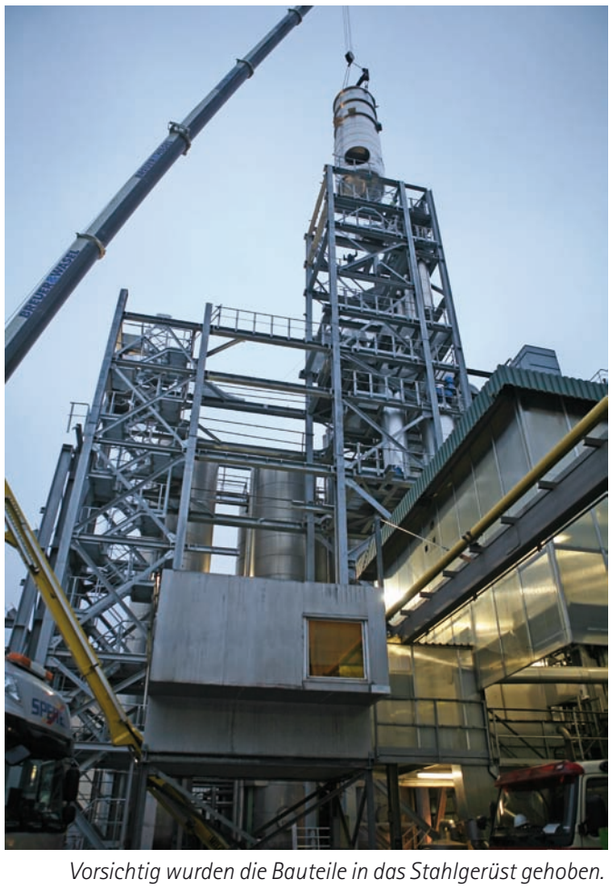
Filigranarbeit in 40 Metern Höhe

Das Wochenende begann für die Beteiligten ausnahmsweise schon an einem Mittwoch: Nach Einbruch der Dunkelheit machte sich der Schwertransport beim Apparatebauer Althammer in Heidenheim in Baden-Württemberg ganz vorsichtig auf den Weg. Denn die drei beteiligten Tieflader durften mit einer Länge von bis zu 44 Metern und einer Höhe von bis zu 4,30 Metern nur mit Ausnahmegenehmigung und auch nur nachts fahren. Ihre wertvolle Fracht: die neue Produktionsanlage für die Desodorierung von Speiseölen und -fetten für die Walter Rau AG.

Freitagmorgen gegen drei Uhr war es dann soweit, bog auch das letzte Schwergewicht in die Industriestraße ein. Dort wurden sie bereits von den Montageexperten sehnlichst erwartet. Die Männer hatten in den vergangenen Wochen längst alles vorbereitet: den Stahlbau zum Einbau der großen Teile ebenso wie das Fundament. Wie gut diese Vorarbeiten waren, zeigte sich am Freitagnachmittag: Um die anderen Unternehmen in dem Bereich möglichst nicht zu stören, wurde ab 16 Uhr der doppelte Abgaswäscher in 31, 5 Metern Höhe in das wartende Stahlgerüst Millimeter für Millimeter hinabgelassen. Die Hebearbeiten leistete ein 70 Meter hoher 350-Tonnen-Autokran, den dabei weiterer 100-Tonnen-Autokran unterstützte. Und auch wenn die erste Komponente mit 3,4 Metern Durchmesser, elf Metern Höhe und einem Gewicht von neun Tonnen eher eine vergleichsweise kleine Aufgabe an diesem Wochenende darstellte, so hatte dieses eine Teil schon die Maße der kompletten alten Großanlage, die es zu ersetzen galt.

Fotos: R. Müller & J. Krüger

Vorsichtig wurden die riesigen Bauteile erst vom Trailer gehoben und dann für die Montage gedreht.



Vorsichtig wurden die Bauteile in das Stahlgerüst gehoben.

Doch nicht nur die Vorbereitung stimmte, auch das Wetter spielte mit, berichtet Projektleiter Dr.-Ing. Jost Krüger: „Die Rahmenbedingungen waren einfach ideal, sehr schön, knackig kalt, aber eben trocken und kein Wind. Und das ist bei einem solchen Vorhaben das Wichtigste."

Am Samstag ging es schon um sieben Uhr weiter: Langsam erhob sich das 43 Tonnen schwere Unterteil der Kolonne von dem Tieflader. Um das Ungetüm zu bewegen, mussten gleich beide Krane ran. Mit sicheren Augen und Fingern schwenkten die erfahrenen Kranführer das Monstrum in eine senkrechte Position, in über 40 Meter Höhe und anschließend langsam von oben zwischen die Stahlträger bis hinab auf den Boden. Im wahrsten Sinne des Wortes Millimeterarbeit, bis der Gigant auf den 36 Stahlschrauben ruhte. „Und das war der Hit, es klemmte nicht eine Schraube", betont Krüger immer noch ganz fasziniert. „Auch die Fachleute waren beeindruckt – normalerweise ist es durchaus üblich, dass ein oder zwei Schrauben etwas außer Maß liegen und angebogen werden müssen. Aber nicht bei uns." Für Krüger ein Beweis, wie sauber und präzise die Fundamentarbeiten ausgeführt wurden. „Wir haben mit einer maximalen Abweichung von unter fünf Millimetern gebaut. Das sind Maße, die normalerweise im Betonbau so nicht üblich sind. Aber es machte sich bezahlt, dass die Fundamentbauer erst erstaunt und ein bisschen erschüttert waren, wie genau und präzise unsere Vorgaben waren." Dann wurden noch die Unterlegscheiben und Muttern aufgesetzt und mit einem riesigen Schraubenschlüssel festgezogen – fertig war auch dieser Arbeitsschritt.

Das Aufsetzen des zweiten Kolonnenteils von 19 bis 35 Metern Höhe passgenau auf den ersten Teil bedeutete dann schon fast Routine – und war auch schneller, als geplant, erledigt. Und das, obwohl zwei Zylinder mit einem Durchmesser von 3,8 Metern plus/minus einem Millimeter genau aufeinander gesetzt werden mussten. Bis Sonntagmorgen wurden dann die beiden Teile felsenfest miteinander verschweißt. Die ersten beiden Lagen simultan von innen und außen. Dann folgten jeweils zwei weitere von außen und innen nacheinander. Und auch dieser Teil wurde komplett fehlerfrei erledigt, wie die anschließende Röntgenprüfung ergab.

Sonntagmittag war dann alles vorbei, die schweren Tieflader wieder abgefahren. Die Arbeiten auf dem Werksgelände sind noch lange nicht abgeschlossen. Inzwischen wurde der Stahlbau komplettiert, sodass er sich auch bis in 35 Metern Höhe erhebt. Bis Ende Mai folgt nun der gesamte Rohrbau sowie die elektrische Verkabelung, was nochmal für alle Beteiligten viel Arbeit bedeutet. „Ich habe noch kein so großes Projekt gemacht, das war wirklich beeindruckend", staunt Krüger immer noch. Und bedankt sich bei allen Beteiligten, dass es so hervorragend gelaufen ist.

Millimetergenaue Arbeit.

Hansastraße 9: eine Heimat für viele Künstler

In der Nachbarschaft zum Hafen schuf die Stadt ein einmaliges Domizil – Türen öffnen sich auch für Besucher

Eng mit dem Hafen verbunden: Kulturamtsleiter Harald Müller (re.) und Christian Weber, Projektleiter für die Künstlerförderung im Amt.

Die Kunst gehört zu Neuss ebenso wie der Hafen: Rund 400 Künstler sind dem Leiter des städtischen Kulturamts Harald Müller bekannt. Autodidakten und Profis mit Ausbildung an der Kunstakademie finden sich ebenso darunter wie alle denkbaren Stilrichtungen und Genres.

Die Stadt fördert ihre Künstler mit verschiedenen Projekten. „Zum Beispiel durch den Ankauf von Werken, durch eine Jahresausstellung im Kulturforum Alte Post oder durch das Projekt ‚Arbeitsplatz Kunst', bei dem rund 70 Künstler die Türen ihrer Ateliers an einem Wochenende für Besucher öffnen", erklärt Müller, der sich bei der Realisierung dieser Projekte ganz auf Christian Weber verlassen kann, den Projektmanager für die Künstlerförderung im Kulturamt.

Außerdem unterhält Neuss das Atelierhaus an der Hansastraße 9. „Ein inspirierender Arbeitsplatz ist eine wichtige Voraussetzung für die Kreativität. Und die meisten Künstler benötigen einen solchen Raum, um ihre Kreativität ausleben zu können." Entsprechend melden sich immer ateliersuchende Künstler beim Amt. Und als sich vor vier Jahren die Gelegenheit bot, das leer stehende Gebäude der Neusser Stadthafen GmbH anzumieten und umzubauen, griff die Verwaltung schnell zu. Zuvor diente das Haus bereits als Teil des Forschungsstandorts des Unternehmens 3M und davor als Teil der „Neußer Nudel- und Stärkefabrik Pet. Jos. Schram", die 1790 als Fabrik zur Herstellung von Weizenstärke gegründet worden war.

Proberäume für Musiker

Heute haben hier 28 Künstlerinnen und Künstler ihre Arbeitsstätten gefunden.

In dem historischen Gebäude befindet sich auch ein Ausstellungsraum, der nicht nur für die Bildende Kunst genutzt wird. Auch das Stipendiatenorchester „Deutsche Kammerakademie Neuss am Rhein" findet hier Probemöglichkeiten, bei denen die jungen Musiker regelmäßig auch von Schulklassen Besuch bekommen.

So mischen sich bei der Kulturnacht (das nächste Mal am 21. Mai) oder der Aktion „Arbeitsplatz Kunst" (am 14. und 15. Mai) auf interessante und bereichernde Art die Nutzungen. Aber auch der städtische Kunstförderpreis, der jährlich an besonders begabte Neusser vergeben wird, wurde hier schon überreicht. „Im Kunstleben der Stadt Neuss wichtige Ereignisse finden hier statt", so Müller.

Verbindungen knüpfen

Dabei bleiben die Neusser nicht unter sich: In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Querverbindungen geknüpft. Derzeit wird eine Ausstellung mit einem Kölner Atelierhaus vorbereitet, bei dem Kölner in Neuss und Neusser in Köln ihre Werke zeigen. Und zu der nächsten Kulturnacht wurde unter anderem ein Künstler aus den Niederlanden eingeladen.

Und all das gleich in der Nähe des Hafens, betont Müller. „Man sieht es, wenn man durch die Ateliers geht, bei mehren Künstlern. Es ist ganz augenfällig, dass das Umfeld die Künstler inspiriert, sie beeinflusst. Nicht bei allen, aber bei einigen." Für den Amtsleiter durchaus ein positiver Effekt. Denn für ihn ist der Hafen ebenso wie die Kunst ein wichtiger Teil der Stadt.

Die beiden Rennteams begeisterten die Besucher der Messe „boot 2011" mit ihrem Charme und ihren schnellen Flitzern.

Messebesuch ein großer Erfolg

250.000 Besucher – eine Viertelmillion Menschen besuchten die größte Wassersportmesse der Welt in 2011 in Düsseldorf.

Mitten im Ausstellungstrubel auch: RaceBoats Germany und das Powerboat Racing Team Schuft. Die beiden Teams teilten sich dabei erstmals einen Stand von 160 Quadratmetern Fläche, mit dem Ziel, die Faszination Rennsport hautnah zu vermitteln. Drei Renngeräte, zwei Fahrer, ein 600-PS-Antrieb ... Es wurde einiges geboten, und die geführten Gespräche mit den Besuchern zeigten, dass der Nerv der Wassersportbegeisterten getroffen wurde. „Ebenso war das Interesse der Medien an unserem Angebot recht gut", freut sich die Neusserin Simone Schuft.

„Wir sind mit der Woche in Düsseldorf sehr zufrieden, haben gute Gespräche geführt und die spannende Seite des Rennbootsports zeigen können", resümiert Wolfgang Volz zum Abschluss der Messewoche. „Für jeden Einzelnen, dessen Interesse wir an unserem Sport wecken konnten, hat es sich gelohnt. Und wahrscheinlich waren es einige."

Schatzsuche in der Stadthistorie

Manfred Meis recherchiert die Geschichte des Neusser Produktenmarkts für eine Chronik

Im Jahr 2007 bekam Manfred Meis einen Anruf. Der Neusser Produktenmarkt – traditionsreicher Zusammenschluss der Öl-, Getreide- und Mischfuttermühlen sowie des Getreide- und Futtermittelhandels in Neuss, Düsseldorf sowie dem Rhein Kreis Neuss – wollte gerne zu seinem 100. Geburtstag eine Chronik herausgeben und suchte einen Autor.

Meis, langjähriger Redakteur und ehemaliger Pressesprecher der IHK Mittlerer Niederrhein, musste nicht lange nachdenken. Nicht nur, dass er sich in Wirtschaftsfragen gut auskannte. Gerade die regionalen Unternehmen lagen ihn schon immer ganz besonders am Herzen. Und so begann eine Recherche, die erst in diesen Monaten ihrem Ende zugeht.

„Es ist ein ungemein interessantes Thema", zeigt sich der Autor auch im fünften Jahr seines Engagements von dem Produktenmarkt fasziniert. Zunächst waren ein Auszug aus dem Vereinsregister und ein altes Protokollbuch seine ersten beiden Hinweise. Der auf den ersten Blick unscheinbare Band beginnt mit der ersten Generalversammlung am 31. Januar 1900. „Da habe ich mich dann eingelesen und damit begonnen, mich mit den verschiedenen Arten der Sütterlinschrift zurechtzufinden", berichtet der Chronist. Denn die Protokolle wurden damals natürlich mit Feder und Tinte zu Papier gebracht.

Anschließend ging es darum, die geschilderten Fakten auch in anderen Quellen zu überprüfen. „Allerdings habe ich nur relativ wenig gefunden", erklärt Meis. Denn obwohl sich wichtige Familien und Firmen aus Neuss und der Umgebung in dem Zusammenschluss engagierten, so wahrten sie über Details stets Schweigen, suchten nicht nach Öffentlichkeit.

Alte Ausgaben durchsucht

Deshalb begann der Journalist parallel eine Recherche in den Firmenbibliotheken der Mitgliedsfirmen sowie in alten Ausgaben der Neuss Grevenbroicher Zeitung und Neusser Zeitung. Einen ebenso spannende wie interessante Suche. Die Ausgaben sind heute auf Microfiche zugänglich, was bedeutete, dass der Journalist Stück für Stück Meldungen, Ankündigungen, Anzeigungen oder Börsennotierungen zusammentragen konnte. Mit teilweise kuriosen Ergebnissen: „Man muss die Berichterstattung damals anders bewerten als heute", erklärt er. „Das war eher eine hochwohllöbliche Berichterstattung im Kommuniqué-Stil." Aber mit der Zeit kamen bei der interessanten Recherche mehr und mehr Details zum Vorschein.

Doch ging es dem Journalisten nicht allein um die Fakten. Auch die wirtschaftliche Situation der damaligen Zeit, die Geschichte der einst viel zahlreicheren Mühlen und andere Rahmenbedingungen, wie sie den Produktenmarkt bestimmten, wie aber auch der Zusammenschluss wiederum diese beeinflusste, wollte er aufzeigen.

Weitere Hinweise gaben zwei alte Börsenteilnehmer, Günther de Boy und der frühere IHK-Geschäftsführer Harald Imig, die sich noch an viele Schiedsgerichtsverfahren erinnern konnten – eine in den 1970er Jahren sehr stark in Anspruch genommene Vermittlungsinstanz, die auch heute noch ihre Bedeutung hat.

„Mein Ziel war es herauszufinden und darzustellen, was das für Menschen waren und welche Rolle sie im Produktenmarkt und im städtischen Leben spielten." Das, so lässt die beinahe endgültige Fassung erkennen, ist ihm voll und ganz gelungen. Meis, ein Profi durch und durch, will noch einige Fakten überprüfen und ein paar Ergänzungen nachholen.

Schließlich sucht er dann noch nach alten Fotos – von den Mitgliedern ebenso wie von den Unternehmen. Und dann kann er sein Werk aus den Händen geben.

Ausstellung verlängert

Ein Riesenerfolg ist die Ausstellung der Fotografin Susanne Dobler im Swiss Hotel an der Rheinallee 1 in Neuss. Deshalb wurde jetzt entschieden, die Bilder wegen der unglaublichen Nachfrage weiter auszustellen, um noch mehr Besuchern den ungewöhnlichen Kunstgenuss bieten zu können.

Die Schau steht nicht nur Gästen, sondern auch Besuchern zu den Öffnungszeiten des Hotels – also rund um die Uhr – offen. Auch die Besucher der „Aluminium 2010"-Messe in Essen, die zuvor bereits einen Ausschnitt der Werke sehen durften, waren begeistert.

Kaum ein Werkstoff hat die moderne Welt über so lange Zeit geprägt, wie das Aluminium. Ob Airbus, Bügeleisen oder Kaffeemaschine, Alufolie, Tetrapack, Getränkedosen oder Konserven, Automobil- oder Elektroindustrie – Aluminium ist aus unserem täglichen Alltag und unserem Leben nicht mehr wegzudenken.

Tagtäglich begleitet uns dieses Material in den unterschiedlichsten Formen. Und es ist das Material, das Susanne Dobler besonders am Herzen liegt.

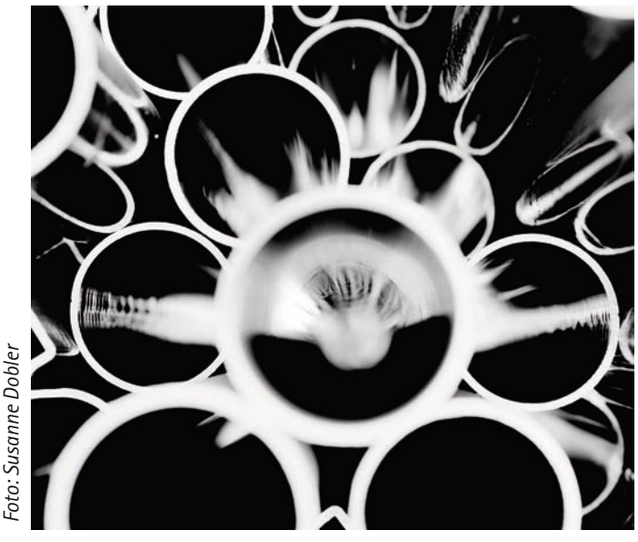


Foto: Susanne Dobler

Erfolgreich

Das vergangene Jahr konnten die Mitarbeiter von BCA Deutschland erfolgreich abschließen: Das Umsatzziel in Höhe von 1,2 Milliarden Euro wurde deutlich übertroffen. Die Conversion Rate lag bei erfreulichen 76.1 Prozent. Das bedeutete in den Büchern genau 112.626 verkaufte Fahrzeuge. Der durchschnittlich erzielte Verkaufspreis lag bei 12.900 Euro.
Zu den Einlieferern zählen unter anderem Ford, Mercedes-Benz, BMW FS und die Santander Consumer Bank. BCA Deutschland ist zudem exklusiver Vermarktungspartner verschiedener Unternehmen.

International

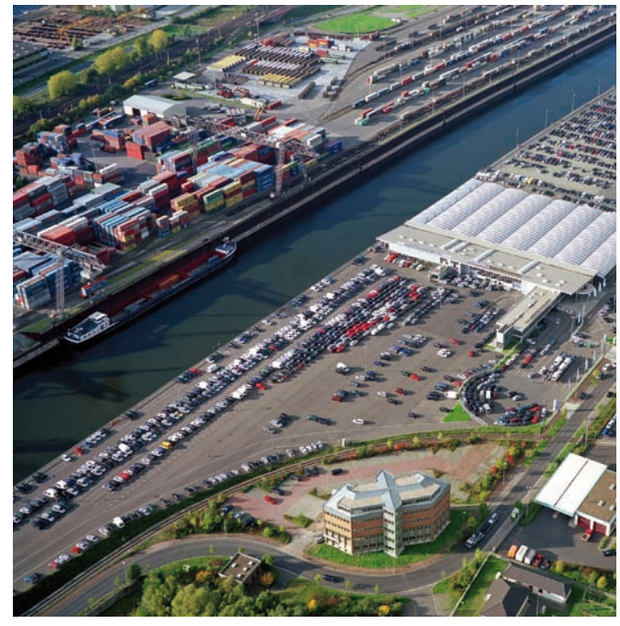
Die Versteigerung von Automobilen ist ein internationales Geschäft: 16,8 Prozent der Käufer von BCA Deutschland haben einen ausländischen Firmensitz. Und das bei rund 148.000 Fahrzeugen, die im vergangenen Jahr „verauktioniert" wurden, wie es der Fachmann bezeichnet. Zu diesem Trend trägt auch die zunehmende Nutzung modernster Technik bei: 42,8 Prozent der Fahrzeuge wurden 2010 „elektronisch" verkauft.

Beliebt

Zu einer Auktion kommen zwischen 100 und 250 Interessierte vor Ort in eines der Auktionszentren. Weitere 200 bis 500 verfolgen zusätzlich das Geschehen per BCA LiveOnline. Die Händler-Teilnahme bei reinen Online-Auktionen liegt sogar bei zwischen 150 und 800 je nach Fahrzeugsegment.

Drehscheibe des Autohandels

BCA Deutschland versteigert von Neuss aus jedes Jahr mehr als 110.000 Fahrzeuge



BCA Deutschland ist gerne im Neusser Hafen.

An der Floßhafenstraße 5 in Neuss steht eines der modernsten Autoauktionszentren der Welt. Auf 58.000 Quadratmetern Fläche am Hafenbecken 5 werden Jahr für Jahr weit über 30.000 Fahrzeuge auf über 100 Auktionen verauktioniert. Und das beinahe unbemerkt von der Öffentlichkeit – denn zu den Räumen, die sogar mit einem Café mit kalten und warmen Getränken sowie Speisen aufwarten können, haben nur Händler Zutritt. Der qualifizierte Händlerstamm und dem angrenzenden Ausland zählt derzeit 38.000 Adressen.

Deutsche Zentrale

Allerdings wird in Neuss nicht nur gehandelt: In dem schmucken Zentrum hat auch die Hauptverwaltung der BCA Autoauktionen GmbH ihren Sitz. Von hier aus werden nicht nur die Neusser Aktivitäten gesteuert, sondern auch die Mitarbeiter in den anderen acht deutschen Auktionszentren in Hamburg, Berlin-Ost (Hoppegarten), Berlin-Süd (Neuseddin), Hannover, Rhein-Main (Gross-Gerau), Heidenheim, Stuttgart und München sowie die elektronische Niederlassung BCA Online.
Zu dem etablierten Netzwerk gehören zudem sogenannte Off-Site-Standorte für Schwer-Lkw, Busse, nicht fahrbereite Fahrzeuge und andere in Duisburg, Oberhausen, Kippenheim und Wiedemar bei Leipzig.

Die Lieferanten der zu versteigernden Fahrzeuge sind vielfältig: Automobilhersteller ebenso wie Importeure, aber auch Niederlassungen, Banken oder Versicherungen, Händlergruppen, Behörden, Flottenbetreiber sowie Miet- und Leasinggesellschaften.
Zahlreiche Aktivitäten, in deren Mittelpunkt zwischen 10 und 20 Vor-Ort-Auktionen stehen. Mit ihrem reibungslosen Ablauf, aber auch der erforderlichen Vor- und Nachbereitung sind bei BCA Deutschland insgesamt 260 Mitarbeiter beschäftigt. Daneben werden jede Woche zu 20 bis 30 Terminen inzwischen auch online Fahrzeuge versteigert.

Komplette Logistik

Mit dem Sitz im Neusser Hafen ist das Unternehmen BCA sehr zufrieden. Das liegt zum einen an der trimodalen Anbindung: Der Transport erfolgt ausschließlich per Autotransporter. Es kann die komplette Logistik von BCA übernommen werden, wenn vom Händler so gewünscht.

Die Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen ist seit jeher sehr gut. Man kennt und schätzt sich. Und schließlich ist der Wirtschaftsstandort „Neusser Hafen" für BCA Deutschland sehr wichtig, da hier eine Konzentration des Geschäfts für das gesamte Rhein-Ruhr-Gebiet möglich ist.

In 14 Ländern aktiv

1,3 Millionen Fahrzeuge kommen europaweit unter den Hammer

Seit seinem Start im Jahre 1946 in England betreibt das Unternehmen BCA professionelle Fahrzeugvermarktung durch Auktionen. Inzwischen arbeiten für Europas Nummer 1 in der Fahrzeugvermarktung 3000 Mitarbeiter, die jedes Jahr bei 6500 Auktionen mehr als 1,3 Millionen Fahrzeuge neuen Besitzern vermitteln. Dabei lag der Unternehmensumsatz im vergangenen Jahr bei rund 5,3 Milliarden Euro.
Heute ist BCA an 45 Standorte in 14 europäischen Ländern aktiv: Belgien, Dänemark, England, Frankreich, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Spanien und Ungarn sowie Deutschland. Hier begann BCA im Jahre 1997.
Dabei betreibt das Unternehmen ein reines Business-to-Business (B2B) Händlergeschäft – exklusiv für den gewerblichen Kfz-Handel. Und auch, wenn zu jeder Auktion viele Interessenten kommen, so geht das Unternehmen auch neue Wege: Seit 2002 wird eine Online-Vermarktung zusätzlich zu den neun physischen Niederlassungen angeboten. 2004 startete die Einführung des Verkaufskanals BCA LiveOnline mit Möglichkeit des gleichzeitigen, virtuellen Mitbietens vom Büro aus gleichberechtigt mit dem Händler in der Halle.
Und schließlich gehört inzwischen auch der BCA App für das iPhone und das iPad zu den gerne genutzten Möglichkeiten.

Die Versteigerungen ziehen viele Interessenten an.

All-in-one Gastronomie am Rand des Hafens

Das okieDokie in Neuss entzieht sich allen Klischees – Service mit einem Lächeln – hervorragend an die Stadt angebunden

Bier und Billard, Bistro und Biergarten, Blues und Bühne: Das gehört im Neusser okieDokie an der Hammer Landstraße zusammen wie Alpha und Beta. Denn in der trendigen Kneipe, die sich trotzdem jedem greifbaren Klischee entzieht, hat alles einen eigenen, unverwechselbaren Beigeschmack. Und der ist überraschend vielfältig, schmeckt nach Szene und Livemusik, nach sehen und gesehen werden, nach Kosmopolitismus und Lokalkolorit.

Nur die Pizzen aus der hauseigenen Herstellung mit den stets frischen Zutaten schmecken so authentisch italienisch, dass im okieDokie selbst der Pizzabäcker von nebenan immer mal wieder vorbei kommt, um es sich gut gehen zu lassen.

Schmackhafte Vorspeisen, Nudelgerichte und frische Salate sowie die hausgemachten Crêpes sind ebenfalls eine Empfehlung.

Die Pizza wird im okieDokie – wie die anderen Speisen und Getränke übrigens auch – drinnen und draußen serviert, wie Inhaber Michael Behrens betont. Auf der Terrasse mit Blick auf den Rest der Welt ebenso wie im baumbestandenen Biergarten, in dem – wenn nicht gerade ein Open-Air-Konzert die Espen erzittern lässt – die Zeit still zu stehen scheint.

Nur die freundlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Service stehen tatsächlich niemals still. Wer im okieDokie warten muss, wird völlig zu Recht eine Entschuldigung erwarten – und diese natürlich auch bekommen. Und wenn sie dann noch mit einem Lächeln auf den Lippen überbracht wird, dann ist auch schnell wieder die Welt in Ordnung, versichert Michael Behrens.

Stammgästen und eingefleischten Fans ist ins okieDokie kein Weg zu weit. Kein Wunder: Wo sonst finden die Fans Hunderte von Parkplätzen, auf denen sie ab 19 Uhr ihre diversen Fahrzeuge frei und kostenlos abstellen können? Und wo sonst liegen die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel so nahe, dass die Distanz in wenigen Minuten zu Fuß zurückgelegt werden kann?

Attraktives Areal

„Ich bin jetzt seit 13 Jahren am Hafen ansässig", berichtet okieDokie-Inhaber Michael Behrens. „Der Hafen ist das Wirtschaftszentrum der Hansestadt." Und der Hafen ist ihm ein guter Nachbar. Der sein einmaliges Flair auch auf das okieDokie überträgt. Und auch wenn mit dem RennBahn-Park gerade wieder eine weitere sehr attraktive Komponente den Hafen-Bereich bereichert, wünscht er sich doch, dass sich noch mehr bewegen würde. „Die Eventhalle zum Beispiel ist eine genau richtige Lösung, um hier was zu beleben. Und je mehr hier los ist, desto besser ist das für den Hafen und damit auch für uns."

Programm

Neben Küche und Ausschank bietet das okieDokie auch zahlreiche Veranstaltungen. Jeden ersten Sonntag etwa steht „GOMUSIC" mit nationalen und internationalen Künstlern auf dem Programm. Immer unvorherhörbar gut. Und jeden ersten Montag im Monat gibt es was zu lachen mit Comedy.

Partner

Das rheinische Nationalgetränk und eine Düsseldorfer Spezialität ist sicherlich Killepitsch. okieDokie-Besitzer Michael Behrens ist jedoch froh, den Premium Kräuterlikör aus der Essenz von 98 Kräutern nicht nur ausschenken zu können, sondern das Traditionshaus auch zu den Unterstützern des okieDokies zu zählen.

Tradition

Der Name okieDokie ist eine Hommage an eine längst abgerissene Gaststätte und alteingesessene Institution in Neuss, in der vor rund einem Vierteljahrhundert an der Grenze zu Düsseldorf die Toten Hosen ihre ersten Konzerte gaben.

Doch der regelmäßige Gast Michael Behrens bewahrte nicht nur die Erinnerung, sondern auch den Vorsatz, dass er einmal seiner Location diesen traditionsreichen Namen geben würden, wenn er seinen Traum verwirklichen könnte. Er konnte – der Rest ist Geschichte.

Weitere Informationen unter www.okiedokie.de.

Vielfältigste Angebote

Ob Kicker oder Konzert, Darts oder Billard – für alles eine Heimat

In seiner 13-jährigen Geschichte ist nur eines sicher: Das okieDokie hat sich trotz seiner Tausenden Freunde nicht nur in Neuss sondern auch der weiteren Umgebung seinen Status als Geheimtipp bewahren können. Das liege nicht zuletzt an dem dynamischen Konzept und der Vielzahl der unterschiedlichen Unterhaltungsangebote, betont Inhaber Michael Behrens mit berechtigtem Stolz.

Auf den 400 Quadratmetern finden völlig problemlos rund 200 Personen Platz, ohne dass man sich dabei zu nahe kommt – es sei denn, mal möchte genau das. Dutzende Teams spielen Dart, Billard oder Kicker. Bis zu 100 Fans sehen Fußball live auf der Großleinwand, oder genießen das Live-Blues-Rock-Pop-Programm mit nationalen Größen und internationalen Koryphäen. Denn die Möglichkeiten sind noch weitaus größer als das überraschend vielfältige Programm. Und oftmals setzt allein die Fantasie der Besucher die Grenzen.

Und damit ist natürlich noch lange nicht Schluss, denn jenseits der Mauern geht es weiter: Bis zu 250 Personen können die Lebendigkeit der Terrasse und die Idylle des Biergartens genießen, wo für Feiern ab zehn Personen auch gerne diverse Grills angefeuert werden, wie Behrens verspricht.

Unter dem Strich bietet das okieDokie die Chance, mit bis zu 500 Menschen in Kontakt zu kommen. „Im Schnitt sicher mit der Hälfte", so Behrens.

Logistikforum erfolgreich

Krefelder Hafenfirmen stellten sich und ihren Standort vor

Die gute Stimmung im Hafen wurde auch am Beispiel des ersten Krefelder Logistikforums deutlich: Rund 100 Interessenten konnten die Organisatoren - die Hochschule Niederrhein, die Wirtschaftsförderung Krefeld, die Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein (IHK), das Netzwerk Lagerei & Logistik im Krefelder Hafen (NLL) sowie Agrobusiness Region Niederrhein – begrüßen. Nach einer Rundfahrt erklärte Moderator Bernd Neffgen, Geschäftsführer Logistik der IHK, die besondere Bedeutung des Standorts: Der Hafen verfüge nicht nur über freie Flächen, zudem hätten auch die angesiedelten Unternehmen Expansionsabsichten. „Und das ergibt auch für Dienstleister neue Chancen und Möglichkeiten." Als einen interessanten und wachsenden Bereich nannte er das Food-Segment, das in Krefeld rund 25 Prozent des Umschlags ausmacht.

Erfolg durch Kooperation

Mit Marcus Heldt von der Fa. Johs. Stelten und Sonja Püskens vom Lagerhaus Pegels stellten zwei Mitglieder der erfolgreichen NLL den Mehrwert eines Netzwerks vor: Anfang 2008 lief im Hafen eine größere Anfrage auf, die keiner der vier heutigen Mitglieder hätten alleine bearbeiten können. In gemeinsamen Gesprächen entwickelten sie dann die Idee, die freien Kapazitäten zusammenzufassen – mit Erfolg. Die Mitglieder konnten den Auftrag gewinnen und erfolgreich abwickeln. Dabei stellten sie fest, dass sie nicht nur über eine breite gemeinsame Basis verfügen, sondern jeweils im Wettbewerb auch untereinander Spezialkompetenzen sowie Dienstleistungs-Knowhow abseits des Agrobusiness aufgebaut haben. „So bildete sich die Idee, diese gemeinsame Basis mit den unternehmensspezifischen Stärken zu vernetzen und zu maßgeschneiderten Angeboten für die Kunden zu bündeln", erklärt Sonja Püskens. „Durch die Kooperation haben wir mehr Möglichkeiten. Wir können es schneller, wir können jetzt immer, und da wir alle trimodal sind, können wir fast alles."

Dabei bleiben die vier Mitglieder unabhängig und verfügen nach wie vor über einen festen Kundenstamm. Bei jeder Anfrage stellen sich die Mitarbeiter heute aber die Frage, ob sie die Aufgabe alleine abwickeln können, sie Zusatzleistungen bei den NLL-Mitgliedern einkaufen oder das Paket ganz weitergeben. So sei es nicht nur gelungen, mehr Aufträge zu akquirieren, sondern auch den Umschlag im Krefelder Hafen zu steigern und so zum Erfolg des Standorts beizutragen.

Wachstumspotenziale nutzen

Moderne Technologie und die richtige Einstellung sind Garanten für einen Erfolg

Ulrich Gross, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, erläuterte auf dem ersten Krefelder Logistikform, dass Grundvoraussetzung für den Erfolg die richtige Einstellung als Dienstleister sei: „Es ist wunderbar, dass wir als NDH helfen durften, das Schneewittchen Krefeld wach zu küssen. Ich bin aber nur ein Hafendienstleister, das letzte Glied in der Kette. Man muss im Herzen Dienstleister sein und muss eben auch die Mitarbeiter dazu finden, die das genau so sehen. Das Wichtigste, was wir haben, sind unsere Kunden. Und wenn die eine Aufgabe für uns haben, dann haben wir einen Auftrag."

Auf die Besucher des Krefelder Logistikforums warteten zahlreiche interessante Vorträge.

Enormes Möglichkeiten

Gerade den Agrobereich, der in Neuss und Düsseldorf einen Anteil von rund 20 Prozent am Gesamtumschlag hat, bezeichnete der Geschäftsführer nicht nur wegen seines enormen Wachstumspotenzials als besonders interessant. Er sei ein wichtiger Bestandteil der zu erwartenden enormen Wachstumswelle, die in den kommenden Jahren auf das Hinterland zurolle. Vor dem Hintergrund wagte Gross die Prognose: „Wer in Binnenhäfen und Trimodalität investiert, wird in Zukunft reich ernten."

Bernd Neffgen, Geschäftsführer Logistik der IHK Mittlerer Niederrhein, betonte, dass dafür auch die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden müssten. Als ein Beispiel nannte der Geschäftsführer in einem leidenschaftlichen Plädoyer die Strecke des Eisernen Rheins. „Uns stellt sich doch heute die Frage, wie wir industrielle und infrastrukturelle Großprojekte durchbekommen. Denn erst dann können wir über den Modal Split nachdenken."

Welche Möglichkeiten in diesem Bereich die RFID-Technologie bietet, erklärte Prof. Dr. Holger Beckmann vom Institut Gemit der Hochschule Niederrhein. Bei RFID handelt es sich um kleine Chips, die an den Transportbehältern angebracht sind.

Erhöhte Qualität

Sie sollen, wie derzeit in einem Modellprojekt erforscht wird, nicht nur die Verwaltung und Kontrolle der Transportbehälter deutlich verbessern. Mittels ebenfalls angebrachten Sensoren kann auch der Zustand der bewegten Produkte ebenso wie ihres Behältnisses kontrolliert und dokumentiert werden. Das erhöhe Sicherheit und Qualität der Transportkette erheblich. Gleichzeitig könnten Fehler reduziert, Durchlaufzeiten verkürzt, Folgekosten gesenkt und Prozesse transparenter gestaltet werden.

Wichtigste Ost-West-Wassertrasse

Die längste künstliche Wasserstraße Deutschlands verbindet die Hauptstadt mit dem Ruhrgebiet und dem Rheinland – Versorgung der anliegenden Industrie mit Brauchwasser

Der Mittellandkanal (MLK) zweigt bei Bergeshövede in der Nähe von Rheine aus dem Dortmund-Ems-Kanal ab und endet nach rund 320 Kilometern bei Magdeburg an der Elbe. Damit bildet er die längste künstliche Wasserstraße in Deutschland. Der Kanal verbindet als zentraler Teil der einzigen West-Ost-Wasserstraße Norddeutschlands die Stromgebiete des Rheins, der Ems, der Weser und der Elbe und stellt darüber hinaus die Verbindung nach Berlin und zu den osteuropäischen Wasserstraßen her. Neben den vom MLK direkt berührten Industriegebieten Ibbenbüren, Minden, Hannover, Braunschweig und Magdeburg binden Stichkanäle nach Osnabrück, Hannover-Linden, Hannover-Misburg, Hildesheim und Salzgitter weitere wichtige Industrie- und Gewerbegebiete an den MLK an. Der Mittellandkanal dient zwar hauptsächlich dem Transport von Gütern, doch von Anfang an wurden ihm auch wasserwirtschaftliche Aufgaben zugewiesen. Dazu gehören die Bereitstellung von Wasser für Industrie und Landwirtschaft sowie das Ableiten von Hochwässern aus kreuzenden Kleinflüssen und Bächen in die Weser oder Elbe. Dem Kanal geht durch Verdunstung, Versickerung und Schleusenbetrieb ständig Wasser verloren. Ferner wird der Wasserspiegel auch durch starken Wind beeinflusst. In dem vorwiegend in Ost-West-Richtung verlaufenden Kanal können starke Westwinde den Wasserstand an den Enden der Kanalhaltungen um 40 Zentimeter ansteigen lassen. Um für die Schifffahrt möglichst gleichbleibende Durchfahrtshöhen und Wassertiefen zu gewährleisten, muss der Wasserspiegel ständig reguliert werden. Da die wenigen natürlichen Zuflüsse nicht ausreichen, den Kanal ständig mit Wasser zu versorgen, muss normalerweise Wasser aus der Weser und der Elbe in das Kanalbett gepumpt werden.

Der Kanal bietet daneben Wassersportlern ein vielfältiges Fahrtgebiet. Am Mittellandkanal und seinen Stichkanälen gibt es zahlreiche Yachtclubs sowie Kanu- und Rudervereine. Im Bereich Osnabrück, Minden, Hannover, Braunschweig, Haldensleben und Magdeburg verkehren Fahrgastschiffe nach Fahrplan.

Fast der gesamte Mittellandkanal besitzt an mindestens einem Ufer einen Betriebsweg. In manchen Städten wie in Hannover fungiert der Kanal mit seinen Ufern auch als Naherholungsgebiet.

Eröffnung nach zehn Jahren Bauzeit

Ausbau gehörte zu den 17 Schlüsselprojekten im Zuge der deutschen Wiedervereinigung

Der Bau des Mittellandkanals (MLK) zwischen Bergeshövede und Hannover startete im Jahre 1906. Auf dem Kanalabschnitt bis Minden, zunächst als Ems-Weser-Kanal bezeichnet, wurde der Verkehr am 15. Februar 1915 aufgenommen. Östlich von Minden konnten die Arbeiten im Herbst 1916 bis Hannover abgeschlossen werden. Der Raum Osnabrück wurde über einen 14 Kilometer langen Stichkanal mit zwei Schleusen erreicht. Ein weiterer Stichkanal führte nach Hannover-Linden, während in Minden der Verbindungskanal Nord mit der Schachtschleuse sowie der Verbindungskanal Süd mit Oberer und Unterer Schleuse die Verbindung zur Weser schufen. Die durch Schleusenbetrieb, Verdunstung und Versickerung bedingten Wasserverluste des MLK werden mit dem Hauptpumpwerk Minden ersetzt, das Weserwasser in den 13 Meter höher gelegenen Kanal fördert. Um diese Wasserentnahmen auszugleichen und so Nachteile für Schifffahrt und Landeskultur im Weserraum zu vermeiden, wurden von 1908 bis 1914 die Edertalsperre (202 Millionen Kubikmeter Stauraum) und von 1912 bis 1923 – mit kriegsbedingter Unterbrechung – die Diemeltalsperre (20 Millionen Kubikmeter) errichtet.

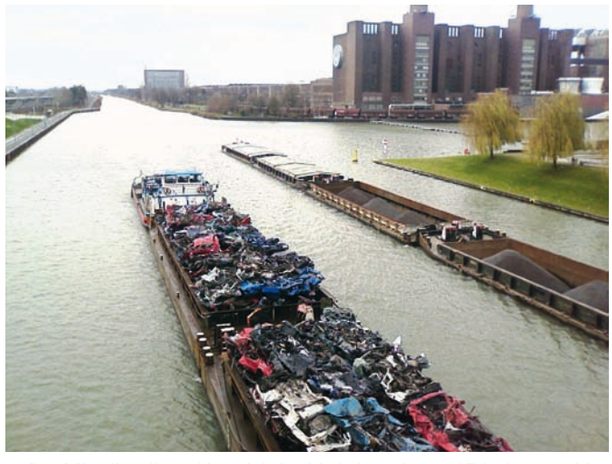


Foto: Wikimedia Commons/Wusel007

Der Mittellandkanal ist wichtige Verkehrsader und Erholungsgebiet.

Nach der Wiederherstellung der Deutschen Einheit beschloss bereits im Frühjahr 1991 die Bundesregierung 17 Verkehrsprojekte mit Schlüsselfunktionen für das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer.

Die Verkehrsmaßnahmen umfassen neun Schienenprojekte, sieben Straßenprojekte und ein Wasserstraßenprojekt, nämlich den Ausbau der Verbindung vom Raum Hannover nach Berlin (Projekt 17). Das Projekt umfasst den Ausbau des MLK von der Schleuse Sülfeld bis Magdeburg, die Kanalbrücke über die Elbe bei Magdeburg einschließlich Schleusenneubauten in Rothensee und Hohenwarthe, den Ausbau des Elbe-Havel-Kanals, die wasserbaulichen Maßnahmen im Bereich der Unteren-Havel-Wasserstraße und des Havelkanals und die Anbindung Berlins über eine Nord- wie auch über eine Südtrasse.

Der Mittellandkanal kreuzt in seinem Verlauf neben einigen Kleinflüssen die Weser, die Leine und die Elbe, wo er in Trogbrücken über diese Bundeswasserstraßen geführt wird. In Minden und Magdeburg spricht man dabei von Wasserstraßenkreuzen.

Kein zukunftsfähiges Konzept

BDB kritisiert das vorgelegte Wasserstraßenkonzept des Bundesverkehrsministers heftig

Das am 26. Januar 2011 dem Haushaltsausschuss des Bundestags übergebene Konzept zur Neugliederung der Bundeswasserstraßen, das nur noch einen sehr eingeschränkten Erhalt und Ausbau der Flüsse und Kanäle in Deutschland vorsieht, stößt beim Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) auf heftige Kritik. Der Branchenverband sieht in der Unterlage eine Kapitulation des Bundesverkehrsministers vor den leeren Haushaltskassen. Statt für mehr Mittel zu kämpfen, lasse Dr. Peter Ramsauer anders als bei den beiden anderen Verkehrsträgern Teile der Wasserstraßeninfrastruktur verfallen und verabschiede sich von dem Ziel im Koalitionsvertrag und im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, verstärkt Güter auf die Wasserstraßen zu verlagern.

Das System Wasserstraße leistet einen wichtigen Beitrag zur Wirtschaft des ganzen Landes.

Ramsauer habe den Bundestagsabgeordneten in seinem Bericht mitgeteilt, dass er nicht einmal die vorhandene Substanz der Wasserstraßeninfrastruktur noch länger finanziert bekomme. Es würden ihm pro Jahr rund 500 Millionen Euro fehlen. Deshalb werde sein Haus die Strategie eines einheitlichen Netzes aufgeben und die Flüsse und Kanäle in Leistungsklassen einteilen. In bestimmten Relationen, in denen bereits heute viele Güter transportiert werden, soll weiterhin ein Ausbau erfolgen. Im Übrigen sei bestenfalls der Substanzerhalt zu finanzieren. Teilweise werde die Regierung nicht einmal dies gewährleisten können. Welche Flüsse nun konkret vom Bundesverkehrsministerium noch ausgebaut oder erhalten werden, verschweigt der Bericht. Stattdessen werden die Relationen verklausuliert durch Angaben wie „Vorrangnetz", „Hauptnetz" oder „Ergänzungsnetz" beschrieben. Abgeordnete des Haushaltsausschusses müssen also eine ausgewiesene Verkehrsexpertise besitzen, um zu wissen, auf welchem Fluss derzeit über zehn Millionen Tonnen Güter pro Jahr transportiert werden, dort soll nämlich noch ein Ausbau stattfinden. Bereits bei einem Verkehrsaufkommen von „nur" fünf Millionen Tonnen pro Jahr soll dagegen nur noch der Erhalt der bestehenden Substanz finanziert werden. Eine Übersichtskarte enthält der Bericht nicht. Dass eine Güterverlagerung auf das Wasser damit nicht weiter erfolgen kann, werde „billigend in Kauf genommen", heißt es in der Unterlage.

„Es ist gut und richtig, dass Steuermittel bevorzugt dort eingesetzt werden, wo der verkehrliche Nutzen am höchsten und die Finanzierungsnotwendigkeit am größten ist. Insofern machen Investitionen am Rhein, im westdeutschen Kanalsystem, an der Mosel und am Mittellandkanal Sinn", kommentiert BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers das Konzept. Bemerkenswert sei sicherlich die schonungslose Offenheit, mit der das Bundesverkehrsministerium nun endlich Farbe bekenne und öffentlich erkläre, in was für einem desolaten Zustand sich Flüsse und Kanäle befinden. „Die jahrzehntelange Unterfinanzierung, die nicht mal für Erhaltungsmaßnahmen gereicht hat, rächt sich nun", so Dr. Jaegers. Erschreckend seien aber die vom Verkehrsminister aus diesem Desaster gezogenen Konsequenzen: „Das politische Ziel, Güterverkehr umweltfreundlich auf das Wasser zu lenken, wird leichtfertig aufgegeben."

BÖB fordert Alternativen

Verband befürchtet eine Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit

Jahrelang habe der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) auf die dramatische Unterfinanzierung der Wasserstraßen hingewiesen, so der Zusammenschluss in einer Erklärung zu den jetzt vorgestellten Plänen (siehe oben). Diese Unterfinanzierung führe nun zu dem Schluss des Bundesverkehrsministeriums, eine vernachlässigte Infrastruktur nicht mehr zu stärken, sondern nur noch zu erhalten. Das Gegenteil wäre richtig: eine Anhebung der investiven Mittel und der dafür notwendigen Planungsressourcen. Mit den Plänen zur neuen Netzstruktur deutscher Wasserstraßen und der WSV-Reform werde nunmehr auch der Anspruch aufgegeben, für alle Regionen Deutschland diese umweltfreundliche Alternative zum Straßengüterverkehr anzubieten. Es werden mit dieser neuen Netzstruktur Regionen teilweise aufgegeben, in denen Menschen mit dem Hafen leben und am Hafen arbeiten. Das Ministerium gefährde so Arbeitsplätze und die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen. Die neue Netzstruktur sei kaum nachvollziehbar. Die Ausrichtung auf die beförderten Tonnen sei viel zu schlicht und verkenne die Bedeutung von umweltfreundlichen Binnenschiffstransporten und insbesondere von Binnenhäfen für die regionale Wirtschaft.

Häfen garantieren eine effiziente Abwicklung.

Gerade weil viele dieser Häfen zum Teil weit von den Seehäfen entfernt liegen, werden die intermodalen Angebote dieser Binnenhäfen für eine Verlagerung von der Straße auf die Wasserstraße und Schiene benötigt. Viele der Mitglieder haben in den letzten Jahren durch innovative Geschäftsmodelle Marktanteile erworben und Güter von der Straße auf die Wasserstraße und Schiene verlagert. Die vorliegenden Planungen gefährden diese Entwicklung und untergraben das Ziel eines umweltfreundlicheren Güterverkehrs.

Alternativen zu den derzeit bestehenden Planungen seien nicht erkennbar. Verwundern tue in diesem Zusammenhang auch, dass, nachdem jahrelang Veränderungen nur langsam umgesetzt wurden, nun auf einmal alles innerhalb weniger Monate beschlossen werden solle. Der BÖB fordert das Verkehrsministerium auf, schnellstmöglich alternative Vorschläge zu erarbeiten und bietet auch nochmals seine Hilfe bei der Erarbeitung solcher strategischen Entscheidungen an.

Umweltfreundlich Tempo machen

Stadtwerke Düsseldorf treiben die Entwicklung des elektrischen Verkehrs weiter voran

Das Thema Elektromobilität machte in Düsseldorf in den vergangenen Wochen und Monaten deutliche Fortschritte: „Neben einem Autostromtarif, der ab sofort verfügbar ist, haben wir bereits Ende letzten Jahres unseren Fahrzeugpool um ein weiteres Auto sowie fünf Elektroroller erweitert. Für diese Fahrzeuge suchen wir immer noch Testfahrer", erklärt Dr. Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf. Die Ergebnisse werden wissenschaftlich ausgewertet und sind ein wichtiger Beitrag auf dem Weg, Elektromobilität alltagstauglich zu gestalten. „Wichtig hierfür war es, ein sogenanntes ‚Roaming-System' zu entwickeln. Erst dieses ermöglicht es Elektromobilisten, E-Tankstellen in verschiedenen Städten zu nutzen. Hier sind wir gerade einen entscheidenden Schritt weiter gekommen", so Brockmeier weiter. In enger Zusammenarbeit stehen die Stadtwerke mit der Landeshauptstadt.

Foto: Stadtwerke Düsseldorf

Dr. Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf, mit einem der Elektroautos.

Mit dem Autostrom-Tarif „Naturrheinstrom-mobil" bieten die Stadtwerke Düsseldorf ein günstiges Ökostrom-Produkt an. Einzige Voraussetzung ist der Nachweis, dass ein E-Fahrzeug (Auto, Roller oder Fahrrad) angeschafft wurde.

„Wir wollen dafür sorgen, dass Interessenten möglichst ‚barrierefrei' die zukunftsweisende Technik nutzen können. Entscheidend auf dem Weg dorthin ist eine gute E-Ladesäulen-Infrastruktur. Unser Ziel ist es, in den nächsten Wochen 30 Stationen im Stadtgebiet einzurichten."

Unterschiedliche Ladesäulensysteme in verschiedenen Städten sollen dabei so konfiguriert werden, dass eine problemlose Nutzung für alle Kunden möglich ist.

Die ersten öffentlich zugänglichen Ladesäulen-Standorte gibt es bei Düsseldorfer Firmen, so zum Beispiel auf dem Firmengelände von L'Oréal oder im Parkhaus der Galeria Kaufhof an der Kö. „Bisher sind etwa 20 Plätze für Ladesäulen vergeben, weitere Interessenten werden gesucht und können sich bei den Stadtwerken Düsseldorf melden. Unsere Partnerunternehmen im Rahmen des Projekts, das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) gefördert wird, sind dabei, rund 17 weitere Ladesäulen aufzustellen."

Alle Düsseldorfer Säulen werden über eine aus dem Haushalt bekannte Schuko-Steckdose verfügen, ergänzt durch einen neu entwickelten siebenpoligen Steckplatz. So soll gewährleistet werden, dass alle Fahrzeuge – Autos, Roller, Fahrräder (sogenannte Pedelecs) und auch Seniorenfahrzeuge – dort geladen werden können. Ein in die meisten Ladesäulen integriertes Display zeigt den Kunden an, wann und wie lange sie getankt haben und welche Mengen Strom in das Fahrzeug flossen. Der Zugang erfolgt über eine sogenannte RFID-Karte, die gegen eine geringe Schutzgebühr bei den Stadtwerken erhältlich ist. Mindestens bis Ende 2011 bleibt der Strom kostenfrei.

Wer ein E-Fahrzeug testen möchte, kann sich unter www.emobil-nrw.de bewerben. Für einige Tage oder einen Monat stehen die Fahrzeuge Interessierten zur Verfügung. Die Testfahrer werden anschließend vom Wuppertal Institut zu ihren Erfahrungen befragt und die Ergebnisse ausgewertet, um so „Kinderkrankheiten" der Elektromobilität zu ermitteln und alltagsfähige Lösungen zu entwickeln.

Außerdem planen die Stadtwerke Düsseldorf eine Kooperation mit zwei Anbietern von Elektrofahrzeugen. Beide Partner eröffnen gerade in Düsseldorf ihre Filialen, die Kooperation wird in den nächsten Wochen besiegelt.

Eine empfindliche Schönheit

Die Äsche ist der „Fisch des Jahres 2011" – klare Bäche bilden ihre bevorzugte Heimat

Der Verband Deutscher Sportfischer (VDSF), das Österreichische Kuratorium für Fischerei und Gewässerschutz (ÖKF), das Bundesamt für Naturschutz (BfN) und der Verband Deutscher Sporttaucher (VDST) wählten die Äsche zum „Fisch des Jahres 2011". Mit der Wahl wollen sie auf die Gefährdung der Bestände in den heimischen Gewässern und auch auf die mögliche Beseitigung der Ursachen hinweisen.

Die Äsche – der wissenschaftliche Name lautet Thymallus thymallus – reagiert von allen einheimischen Fischen am empfindlichsten auf Umweltverschmutzungen. Sie gehört zu den Ersten, die sich von verschlechternder Wasserqualität vertreiben lassen. Die Äschen-Bestände wurden bis vor 20 bis 30 Jahren durch die Gewässerverschmutzung stark beeinträchtigt. Dank der großen Anstrengungen zur Reinhaltung der Gewässer ist inzwischen Besserung eingetreten, was aber nicht heißt, dass für den Bestand der Äsche bereits Entwarnung gegeben werden kann.

Foto: Wikimedia Commons/Gilles San Martin

Schön und anspruchsvoll: Die Äsche ist Fisch des Jahres.

Die Äsche ist ein Standfisch in kühlen, klaren, schnell fließenden größeren Bächen – ab fünf bis sechs Metern Breite – und kleineren Flüssen. Sie ist der Leitfisch der nach ihr benannten Äschenregion. Ihr Verbreitungsgebiet erstreckt sich über fast ganz Europa. Sie fehlt in Spanien, Süditalien, Irland und in den meisten Flüssen der norddeutschen Tiefebene. Zoologisch gehört die Äsche zur Familie der Lachsfische (Salmoniden). Sie hat einen mäßig lang gestreckten, seitlich abgeflachten Körper. Der Kopf ist klein und besitzt eine spitze Schnauze. Der Rücken ist graugrün oder bläulichgrau, Flanken und Bauch sind silberweiß bis messingfarben. Besonders auffällig ist die große Rückenflosse der Männchen, die dazu dient, in der Laichzeit die Aufmerksamkeit der Weibchen zu erregen.

Bei einer Länge von einem halben Meter kann eine ausgewachsene Äsche bis zu anderthalb Kilogramm wiegen. In seltenen Fällen werden Äschen bis zu 70 Zentimeter lang und drei Kilogramm schwer.

Ganzheitliche Betrachtung

Leistungsfähige Wasserstraßen sichern die Wirtschaftskraft

Bereits zum vierten Mal hatte jetzt der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) nach Berlin zu einem Parlamentarischen Abend eingeladen. Und wieder folgten nicht nur zahlreiche Vertreter der Häfen und anderer Partner des Systems Binnenstraße der Einladung, sondern auch viele Politiker und Mitarbeiter der Verwaltungen in der Bundeshauptstadt.

Sehr gute Entwicklung

Tanja Gönner, Ministerin für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Baden-Württemberg, die die Gäste quasi als Hausherrin in der Vertretung ihres Landes begrüßte, betonte, dass die sehr gute wirtschaftliche Entwicklung in dem Bundesland von zahlreichen Unternehmen getragen werde.

Neben den Vorträgen blieb Platz für fachliche Diskussionen.

Die Verkehrswege seien dabei wichtige Lebensadern der Wirtschaft, die durch eine zunehmende Arbeitsteilung in der Produktion und eine weitere Internationalisierung der Handelsmärkte immer bedeutsamer würden.

Angesichts von Prognosen, die eine Steigerung des Güterverkehrsaufkommens von 2004 bis 2015 von etwa 70 Prozent sei es aber erforderlich, alle vorhandenen Transportkapazitäten sowohl auf Schiene und Straße als auch zu Wasser und zu Luft optimiert zu nutzen und soweit möglich zu erweitern. Straßen und Schienen würden dabei zunehmend an ihre Grenzen geraten. Die Binnenschifffahrt, ein sehr umweltfreundlicher Verkehrsträger und heute schon ein wichtiger Teil der Logistikkette, verfüge dagegen noch durchaus über freie Kapazitäten, gerade auch auf der Rheinschiene.

Besondere Verantwortung

Die Binnenschifffahrt, so die Ministerin, sei auf leistungsfähige Wasserstraßen angewiesen. Der Bund stehe dabei in besonderer Verantwortung, eine langfristig verlässliche Finanzierung der Bundeswasserstraßen zu gewährleisten. Nachdem die Einnahmen aus der Lkw-Maut nicht mehr zur Verfügung stünden, bestünde darin angesichts gleichzeitig notwendiger Haushaltskonsolidierung eine besondere Herausforderung.

Ökologie und Ökonomie

Die vorgelegten Bemühungen des Bundes um einen effizienten Mitteleinsatz in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung seien zwar unterstützenswert, so Gönner. Das Kriterium des Verkehrsaufkommens trage allerdings regionalspezifisch unterschiedlichen Gegebenheiten nicht hinreichend Rechnung. Eine Priorisierung müsse auf der Grundlage einer ganzheitlichen Betrachtung erfolgen und beispielsweise auch den gesamtwirtschaftlichen Nutzen einer Maßnahme, die Erschließung und Anbindung der Region mit anderen Verkehrsträgern und deren Auslastung oder Ökologie und Klimaschutz berücksichtigen.

Ausbau und Rechtssicherheit

Roland Hörner fordert Ausbau der Wasserstraßen und Häfen als Knotenpunkte

„Ich freue mich, dass wir außerhalb des üblichen Rahmens eine Plattform geschaffen haben, die es ermöglicht, Kontakte herzustellen oder zu vertiefen, Anregungen zu erhalten und natürlich auch Wissen auszutauschen", erklärte Manfred Hörner, Vorstandsmitglied des gastgebenden Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), bei seiner Begrüßung.

Nicht im Bewusstsein

Hörner bedauerte in Bezug auf das Waldhof-Unglück (siehe auch letzte Seite): „Wie wir in den letzten Wochen erlebt haben, dringt leider meist erst, wenn der Güterstrom ins Stocken gerät, die Bedeutung der Binnenschifffahrt für ein Funktionieren der wirtschaftlichen Abläufe in das Bewusstsein der Öffentlichkeit." Hörner gab seiner Hoffnung Ausdruck, dass die Ursache für das Kentern des Tankschiffes schnellstens gefunden werde, um in Zukunft weitere Gefahrenpotenziale zu beseitigen. Dabei dürfe es keine Tabus geben, gehe es aber auch nicht um Schuldzuweisungen, sondern um Ursachenforschung.

Über die Binnenhäfen als Steuerungszentralen der Warenströme in Europa diskutierten Experten.

Hörner forderte zudem, dass Häfen als logistische Knotenpunkte ebenso wie die Wasserstraßen ausgebaut werden müssten. „Sie dürfen nicht kurzfristig dem Siedlungsdruck geopfert werden."

Zudem werde die grenzüberschreitende Zusammenarbeit immer wichtiger, was nicht nur für das Schiff, sondern im gleichen Maße auch für die Schiene gelte. „Hier können Prozesse noch optimiert werden, damit die Verlagerung zwischen den umweltfreundlichen Verkehrsträgern reibungsloser funktioniert."

Verkehre verlagern

Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens ist nach Meinung des Vorstandsmitglieds die Förderung des Kombinierten Verkehrs, worunter gerade die Binnenhäfen fielen, von großer Bedeutung. „Solange es hier keine Rechtssicherheit gibt, werden die Binnenhäfen bis auf Weiteres Fördermittel zurückhaltend abrufen. Ein Zustand, der politisch nicht gewollt sein kann, wenn das Ziel einer nachhaltigen Verkehrsverlagerung von der Straße auf das Binnenschiff nicht nur ein Lippenbekenntnis ist." Und er schloss an: „Nicht hinzunehmen ist aus unserer Sicht, dass der Ausbau der Binnenwasserstraßen ins Stocken geraten wird."

Überrascht, verärgert und tief enttäuscht

Neuer Prospekt „Der Medienhafen" der Stadt Düsseldorf stößt bei den Unternehmen im Wirtschaftshafen auf Unverständnis

Ernst Lamers, Vorsitzender des Düsseldorfer Hafenvereins, ist verärgert. Dabei deuteten Mitte Februar begonnene Gespräche zwischen den Firmen im Düsseldorfer Wirtschaftshafen und der lokalen Politik und Verwaltung zunächst auf eine Annäherung um die geplante Wohnbebauung im Logistikstandort hin. „Die Hafenwirtschaft hat sich dabei bereit erklärt, gewisse Investitionen – falls erforderlich – zu tätigen, um ein Wohnen auf der Speditionsstraße beziehungsweise der westlichen Seite der Kesselstraße zu ermöglichen", berichtet der Firmenchef.

Mit dieser Darstellung hat die Stadt die Hafenfirmen verärgert.

Die Politik habe im Gegenzug in Aussicht gestellt, die Erbbaurechtsverträge für die Unternehmen vor allem auf der Weizenmühlenstraße zu verlängern. „Das wäre eine gute Lösung, wenn das so käme", begrüßt Lamers den sich abzeichnenden Kompromiss. Für die Unternehmen bedeute dies zwar, dass sie teils erhebliche Mengen Geld investieren müssten. Ausgaben, zu denen sie bei allem Willen 2010 oder 2009 wegen der Wirtschaftskrise gar nicht in der Lage gewesen wären. Heute würden sie diesen Preis für eine friedliche und einvernehmliche Lösung zahlen, „wenn sich die Investitionen im Rahmen halten und bezahlbar sind", setzt der Vorsitzende im Namen der Mitglieder gleichzeitig klare Grenzen.

Denn die betreffenden Unternehmen halten die in den Genehmigungsbescheiden seinerzeit vom staatlichen Gewerbeaufsichtsamt festgesetzten Lärmwerte ein. Sodass also eigentlich vonseiten der Hafenwirtschaft keine Veranlassung bestünde, Geld zu investieren.

„Bei dem Treffen haben die Hafenfirmen der Politik erklärt, dass es nur Sinn macht, alle vier Bebauungspläne auf einmal zur Diskussion zu stellen, um eine Planung für den gesamten Hafen zu gewährleisten und zu diskutieren", so Lamers weiter. „Dieser Vorschlag wurde aber von der Politik in seiner APS-Sitzung am 23. Februar abgelehnt. Man wolle, um schneller voranzukommen, nur den Bebauungsplan Speditionsstraße möglichst in diesem Jahr noch vorlegen." Die Hafenwirtschaft hat aufgrund dieses Vorgehens – falls die Politik nicht doch zu einer anderen Überzeugung kommt – bereits angekündigt, dann gegen diesen Bebauungsplan zu klagen.

Noch mehr ärgert Lamers und die anderen Mitglieder des Hafenvereins jedoch der Ende Februar neu erschienene Prospekt „Der Medienhafen". „Hier wird wiederum im Gegensatz zum gerichtlichen Vergleich zwischen der Stadt Düsseldorf und der Bezirksregierung die Kesselstraße komplett mit Wohnbebauung dargestellt und die Unternehmen auf der Weizenmühlenstraße sind schon gar nicht mehr vorhanden", so Lamers aufgebracht. „Die Hafenwirtschaft ist über diese Darstellung gerade zu Beginn der Gespräche zwischen Politik und den Betrieben überrascht, verärgert und enttäuscht."

FaMose Idee begeistert Kunden in Düsseldorf

Professionelle Fahrzeugaufbereitung Mosolf überzeugt auch die Privatkunden – Hol- und Bringservice

Eine überzeugende Idee hatte im vergangenen Jahr der Leiter der Düsseldorfer Niederlassung der Horst Mosolf GmbH & Co. KG, Timur Göcebe. Zusammen mit den Mitarbeitern suchte der engagierte Dienstleister nach neuen Geschäftsideen oder Betätigungsfeldern. Und wie so oft lag die beste Idee ganz nah: Warum nicht den Fahrzeugaufbereitungsservice, den die Mitarbeiter für nationale und internationale Fahrzeughersteller anbieten, auch Privatkunden zur Verfügung stellen.

Denn schon seit Jahren bewegen die Mitarbeiter nicht nur die Sprinter aus der Düsseldorfer Produktion in die ganze Welt und bereiten Mietwagen für die großen Anbieter auf. Vor allem werden hier auch Gebrauchtfahrzeuge auf höchstem Niveau professionell aufbereitet ebenso wie Mietwagen, Limousinen vor der Auslieferung oder Nutzfahrzeuge vor dem Umbau.

Professionelles Engagement

„Natürlich haben wir weder das Thema noch das Rad neu erfunden. Aber uns ist einfach aufgefallen, dass das kein anderer mit dem professionellen Engagement, mit der Erfahrung und dem Know-how auch für Privatkunden anbietet", erklärt Göcebe.

Interessierten Kunden bietet er mit seinem Team auch einen Hol- und Bringservice an: Das Fahrzeug wird dann morgens kurz nach der Ankunft am Arbeitsplatz abgeholt und steht rechtzeitig zum Feierabend wieder zur Verfügung. Allerdings top aufbereitet.

Drei Pakete im Angebot

Zunächst ließ Göcebe deshalb Flyer für „Famos - Fahrzeugaufbereitung Mosolf" in der Umgebung verteilen. Mit Erfolg: Die Kunden waren begeistert. Jetzt hofft der Niederlassungsleiter, dass sich das Angebot herumspricht.

Interessenten können aus drei Paketen wählen: „Basic" mit Felgenreinigung, maschineller Oberwäsche, Aussaugen des Fahrzeugraums, einer Fahrzeuginnenreinigung sowie Scheibenreinigung. Das „Comfort"-Paket enthält zudem eine Radlaufwäsche, Motorwäsche, Versiegelung, Felgenreinigung und Reifenpflege, Kunststofffächerreinigung, Lederpflege, Polsterreinigung, Lackversiegelung sowie bei Cabriolets Verdeckpflege. Und die Variante „Superior" schließt Lackreinigung und Polieren ein. Das Ganze in den Profi-Werkstätten und in den Händen von erfahrenen und geschulten Fachleuten.

Fragen beantworten Christian Thaler unter der Rufnummer (02 11) 3 01 20 - 11 sowie Ingo Frenken unter - 28.

Seit 100 Jahren im Kontakt mit den Kunden

Muskator-Werke im Düsseldorfer Hafen planen für das Jubiläum verschiedene Aktionen und eine Chronik

Ein runder Geburtstag wird in diesem Jahr im Düsseldorfer Hafen gefeiert: Die Muskator-Werke werden 100 Jahre alt. Seit dem 8. August 1911 sind die Muskator-Werke zuverlässiger und bewährter Mischfutterlieferant für Landwirte und Tierhalter in ganz Deutschland und Europa. „Dieses Jubiläum nehmen wir zum Anlass, Sie mit vielzähligen Aktionen zu überraschen", verspricht Sabrina Böing. Seit vergangenem August plant die Marketingassistentin das Festprogramm. Neben einer Chronik und einem großen Heimtiertag wird es Futterzugabe-Aktionen geben, die den Muskator-Kunden zu Gute kommen: „Denn erst die jahrelange Treue unserer Kunden macht dieses Ereignis möglich", betont die 29-jährige Fachfrau.

In den Labors der Muskator-Werke im Düsseldorfer Hafen wird an neuen Produkten geforscht.

Als einer der führenden Mischfutterhersteller Deutschlands zählen für die Muskator-Werke speziell die Kundennähe und -resonanz zu den entscheidenden Erfolgsfaktoren. „Aus diesem Grund nutzen wir seit den 1950er Jahren den Außendienst, um einen optimalen und direkten Austausch mit ganz kurzen Wegen zu gewährleisten. Dadurch bieten wir unseren Kunden kompetente Ansprechpartner."

Darüber hinaus fließt die Resonanz der Kunden natürlich auch in die Produktweiterentwicklung ein: „Neben den neuesten wissenschaftlichen Entwicklungen sind auch die Anregungen unserer Kunden entscheidend für Verbesserungen und Innovationen", so Böing. Im firmeneigenen Forschungslabor auf der Weizenmühlenstraße treffen Erfahrungswerte und neueste Forschungsergebnisse aufeinander.

Die direkte Lage am Fluss macht den Düsseldorfer Hafen als Standort so wertvoll. Die Fachfrau erklärt: „Eine schnelle und umweltfreundliche Verbindung ist gestern wie heute entscheidend, weshalb unsere fünf Standorte an Wasserstraßen liegen. So haben wir nicht nur die Möglichkeit, ökologisch mit Rohstoffen beliefert zu werden, sondern auch unsere Werke optimal zu vernetzen. Dies ist ein wichtiger Aspekt für uns, da Nachhaltigkeit und Umweltschutz einen Bestandteil unserer Firmenphilosophie ausmachen."

Der runde Geburtstag schlägt sich auch im aktuellen Logo des Familienunternehmens nieder: Für dieses Jahr entwickelte die hauseigene Grafikerin Jessica Masiuk eine Kombination aus dem aktuellen Logo und dem historischen Signet. Natürlich sind die Planungen für das Jubiläumsjahr noch lange nicht abgeschlossen. „Das ist der derzeitige Stand, unsere Kunden und Partner dürfen also gespannt sein. Aber mehr wird nicht verraten", gibt sich Sabrina Böing geheimnisvoll.

Den Dialog suchen und führen

Regionale Allianz diskutiert mit Interessenten über die Bedeutung der Industrie

Obwohl die Industrie maßgeblich zur Wertschöpfung unseres Landes beiträgt, fehlt vielen Bürgerinnen und Bürgern genauere Kenntnis über industrielle Abläufe und Zusammenhänge sowie den gesellschaftlichen Wohlstand, den insbesondere eine nachhaltige Industrie schafft. Hier setzt die Gesellschaftsinitiative „Zukunft durch Industrie e.V." an. Als Dialog- und Kommunikationsplattform wollen die Mitglieder – Unternehmen wie Henkel und Demag Cranes, Verbände, Gewerkschaften und Einzelpersonen – unter anderem die Bürgerinnen und Bürger aktiv einbinden und das Industrieverständnis in der Bevölkerung erhöhen.

Eine gute Infrastruktur ist Grundlage des Standorts Deutschland.

Die regionale Allianz, die im Regierungsbezirk Düsseldorf angesiedelt ist, wird durch lokale Aktivitäten etwa in Krefeld und Düsseldorf unterstützt. „Warum es die Initiative gibt? Industrieprojekte sind vermehrt einer emotionalen Kritik und Ablehnung durch unterschiedliche gesellschaftliche Gruppen ausgesetzt", erklärt Marion Grzanna, Leiterin der Geschäftsstelle in Düsseldorf. „Dies führt teilweise zu Blockaden und verhindert die Realisierung von Projekten, ohne dass die Konsequenzen für den Arbeitsmarkt und zukünftigen Wohlstand offen, transparent und faktenorientiert diskutiert wurden. Genau das wollen wir ändern."

Die Industrie in Deutschland schreibt weiter an einer beeindruckenden Erfolgsgeschichte – trotz Wirtschaftskrise, hoher Energiekosten und erschwerten Finanzierungsproblemen. Die weltweit hohe Nachfrage nach Produkten und Leistungen deutscher Industrieunternehmen ist heute maßgeblich verantwortlich für das im globalen Kontext bemerkenswerte Wachstum der deutschen Volkswirtschaft. Ganz besonders die Region Rhein-Ruhr, aber auch Nordrhein-Westfalen insgesamt, verdankt seinen wirtschaftlichen Aufstieg in den letzten 150 Jahren zum Großteil den Industrieunternehmen, ihrer Innovationskraft und internationaler Wettbewerbsfähigkeit. Die Mitglieder wollen nun zum einen die Verdienste und die Bedeutung der Industrie als starkes Fundament der Sozialen Marktwirtschaft kommunizieren. Zum anderen sollen der gesellschaftliche Nutzen moderner Technologien erklärt und die Begeisterung für den technischen Fortschritt geweckt werden. Dazu gehört auch ein offener Dialog mit allen Gesellschaftsgruppen, mit dem die Toleranz gegenüber Industrieprojekten gefördert und gleichzeitig Transparenz ermöglicht wird.

Weitere Informationen gibt es bei der Geschäftsstelle von „Zukunft durch Industrie" im Internet unter www.zukunft-durch-industrie.de oder per Email an geschaeftsstelle@zukunft-durch-industrie.de.

Knackig frisch und lecker Tag und Nacht

„Day Night Dinner“ ist zu einer beliebten Anlaufstelle geworden – am Wochenende wird bis 2 Uhr frisch gekocht

Eine ganz besondere Location eröffnete Mitte Dezember vergangenen Jahres in Neuss: Im „Day Night Dinner“ im UCI-Kinokomplex an der Batteriestraße werden von mittags bis in die Nacht nicht nur immer die leckersten Zutaten ganz frisch zubereitet: Küchenchef Uwe Feller (li.) lässt sich von den Kunden auch liebend gerne auf die Finger und in die Pfannen gucken, wenn er vor ihren Augen die Speisen zubereitet.

„Wir möchten mit der offenen Küche zeigen, wie wir kochen, wie es gemacht wird, dass alles ganz, ganz frisch zubereitet wird und dass unsere Gäste die Gerichte eventuell auch Zuhause nachmachen können, denn wir haben nichts zu verstecken“, erklärt Artan Hamiti (re.), Geschäftsführer des „Day Night Dinner“, das ungewöhnliche Konzept. Die Idee trug er schon viele Jahre mit sich, suchte immer wieder nach einer geeigneten Location, wo er das Konzept umsetzen konnte. Fündig wurde er im vergangenen Jahr im UCI-Kinokomplex.

Am 9. Dezember war es dann endlich so weit, konnte Hamiti mit seinem engagierten Team Eröffnung feiern. „Ja, es läuft, das ‚Day Night Dinner‘ spricht sich immer mehr herum“, freut er sich über den seitdem stetig wachsenden Erfolg.

Die Gäste haben eine große Auswahl: „Salate, Pizza und Pasta“. lautet der Slogan des Day Night Dinner. Aber auch Fleisch und Fisch finden sich auf der Karte. Zudem fehlt bei dem ständig wechselnden Mittagsangebot auch die gutbürgerliche Küche nicht. „Wir bieten unseren Gästen das gesamte Programm“, betont Hamiti, „aber der Schwerpunkt liegt ganz eindeutig auf der italienischen Küche.“ Und dabei sind ja die immer frisch zubereiteten Zutaten besonders wichtig, um den einmaligen mediterranen Geschmack zu erzeugen.

Natürlich ist das ein hoher Anspruch, den er an sich und seine Mannschaft stellt, wenn während der Woche auch kurz vor Mitternacht noch oder am Wochenende sogar um zwei Uhr nachts alles frisch zubereitet wird, zum Beispiel die Nudeln dann erst ins Wasser wandern und nicht einfach nur aufgewärmt werden. „Aber es hat eben auch den unschlagbaren Vorteil, dass unsere Gäste die Frische schmecken können – das ist top.“ Und das in besonderer Umgebung: dezente Beleuchtung, bequeme Sitzmöbel, entspannte Loungemusik. Im „Day Night Dinner“ kann der Gast die Last des Alltags abschütteln.

Ungewöhnlicher Rettungseinsatz

DRK-Wasserwacht birgt ein Rennkanu aus dem Neusser Hafen – Können bewiesen

Ende Februar rückte die DRK-Wasserwacht zu einem ungewöhnlichen Einsatz in den Neusser Hafen aus. In der Nähe des Kanuanlegers im Hafenbecken 2 an der Hansastraße war es zuvor zu einem kleinen Missgeschick gekommen, als ein jugendlicher Ruderer mit seinem Kanu gekentert war. Während sich der Wassersportler schnell an den Anleger retten konnte und völlig unverletzt blieb, sank das rund 1000 Euro teure Boot. Der Ruderverein sprach darauf die Taucher der DRK-Wasserwacht Neuss an und bat, das Boot zu bergen.

Eiskalt im Einsatz: die Fachleute der DRK-Wasserwacht.

Schnell waren die notwendigen Genehmigungen eingeholt. „Das ist vor einem solchen Einsatz absolut erforderlich. Man kann nicht einfach so im Hafenbecken tauchen“, erklärt Einsatzleiter Detlev Rohr. Unter Absicherung der Wasserschutzpolizei gingen dann am Sonntagmittag, 20. Februar, von der „Athena“, einem Boot der Wasserwacht, Lutz Zimmer und Christian Haseleu ins Wasser. Unterstützung erhielten sie von den Sicherungs- und Ersatztauchern Anette Hupka und Heiko Schumacher.

Nach knapp zwei Stunden Suche gingen bei den Tauchern die Daumen hoch: Das Boot war in rund sieben Meter Tiefe trotz der dort auch im sauberen Hafenwasser ziemlich dunklen Sicht gefunden, sehr zur Freude des Kanuclubs. Die eigentliche Bergung des Bootes lief dann schnell und war in wenigen Minuten erledigt.

Für die Rettungstaucher der DRK-Wasserwacht Neuss zeigte sich bei dieser Übung erneut, dass sie sich auf einem sehr hohen Niveau bewegen und professionell arbeiten.

Rund 70 aktive Mitglieder zählt der Zusammenschluss. Plus noch einmal 100 Jugendliche, so Rohr.

Interessenten erhalten Informationen im Internet unter www.wasserwacht-neuss.de oder unter der Telefonnummer (0 21 31) 7 45 95 53.

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-haefen.de*

Redaktion und Verlag: *Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ Antoniusstraße 18 ■ 45 470 Mülheim a. d. Ruhr ■ info@schrift-steller.de* Chefredakteur: *Andreas Fröning ■ Telefon: (01 51) 52 56 56 34 ■ andreas@schrift-steller.de* Art Direction und Produktion: *Sascha Ondrazek* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)*

Druck: *RheinPfalz Verlag und Druckerei GmbH & Co. KG ■ Oggersheimer Druckzentrum ■ Flomersheimer Straße 2 ■ 67071 Ludwigshafen ■ pm@rheinpfalz.de*

Partnerland

Foto: Wikimedia Commons/Sean Hayford O'Leary

Norwegen ist in diesem Jahr das Partnerland des Hamburger Hafengeburtstags vom 6. bis 8. Mai. Der norwegische Kronprinz Haakon (Foto) eröffnet am Freitag, 6. Mai, das Norwegen Festival auf der Kehrwiederspitze und nimmt zudem an weiteren Feierlichkeiten teil. Daneben werden mit insgesamt fünf Windjammern und sechs Kreuzfahrtschiffen mehr schwimmende Gäste im XXL-Format als je zuvor beim größten Hafenfest der Welt in der Hansestadt erwartet.

Neubau

Die deutsche UNESCO-Kommission zeichnete die Wasser- und Schifffahrtsschule der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd als Projekt der UNDekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung" zum zweiten Mal aus. Zu finden ist das interessante Lehrwerk unter www.schifffahrtsschule.wsv.de.

Nachwuchs

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) meldet für das abgelaufene Jahr bundesweit 451 Ausbildungsverhältnisse in der Binnenschifffahrt. Damit ging die Zahl der Auszubildenden im Vergleich zum Vorjahr um 47 zurück.

Die Zahl der neu begründeten Ausbildungsverhältnisse lag im Jahr 2010 bei 138.

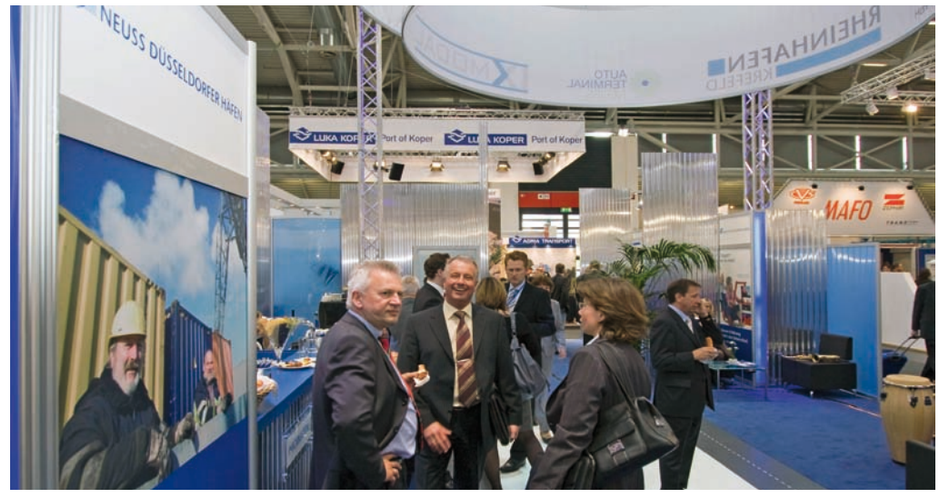
„Trotz des spürbaren Rückgangs sind die neuen Ausbildungszahlen die drittbesten Ergebnisse in mehr als 20 Jahren. Daher können wir mit den Meldungen des DIHK noch zufrieden sein", erklärte dazu Volker Seefeldt, Präsident des Arbeitgeberverbands der deutschen Binnenschiffahrt e.V. (AdB).

„transport logistic" wächst wieder

See- und Binnenschifffahrt zeigen so deutlich wie noch nie in München Präsenz

Der positive Trend im weltweiten Güterverkehr zeichnet sich auch auf der „transport logistic" 2011 ab: Die Internationale Fachmesse für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management verbucht erneut eine gestiegene Nachfrage bei Ausstellern, nachdem sie bereits im Krisenjahr 2009 ein Rekordergebnis erreicht hatte. Die weltweit größte Messe für Transport und Logistik findet vom 10. bis 13. Mai 2011 in München statt.

Ein Großteil der Hallenausstellungsfläche ist bereits ausgebucht: Die Messe München erwartet zur „transport logistic" und der integrierten „Air Cargo Europe" mehr als 1800 Aussteller aus aller Welt, die den globalen, intermodalen Warenfluss zu Straße, Schiene, Wasser und in der Luft abbilden. Zugesagt haben bereits große Logistikdienstleister. Besonders erfreulich ist die Rückkehr der von der Krise stark betroffenen Nutzfahrzeug- und Aufliegerhersteller. Fast ausgebucht sind die Gleisanlagen auf dem Freigelände der Messe München.



Auf der letzten „transport logistic" war der Stand der Neuss Düsseldorfer Häfen stets gut besucht.

Die See- und Binnenschifffahrt geht dieses Jahr in nie da gewesener Stärke in München vor Anker. Sie hatte besonders unter der jüngsten Krise gelitten – werden doch mehr als 90 Prozent der interkontinentalen Güterströme über den Seeweg transportiert. Nahezu lückenlos präsentiert sich das Güterumschlags-Netz der maritimen Logistik auf der Messe.

Doch auch die Binnenhäfen sind in gewohnter Stärke vertreten: Der Bundesverband der öffentlichen Binnenhäfen (BÖB) stellt sich und seine Mitglieder an einem Gemeinschaftsstand vor. Die Neuss Düsseldorfer Häfen sind gleich nebenan wieder mit einem eigenen Stand dabei.

Havarist blockierte den Rhein

Lob für den vorbildlichen Einsatz der zahlreichen Helfer vor Ort nach dem Unglück

Am 13. Januar kenterte bei St. Goarshausen nahe der Loreley das Tankmotorschiff „Waldhof". Das 110 Meter lange Schiff war mit knapp 2400 Tonnen Schwefelsäure beladen, die dank der Doppelhülle aber nicht austraten. Zwei Besatzungsmitglieder wurden gerettet, ein Bootsmann konnte Wochen danach nur noch tot aus dem Wrack geborgen werden, ein weiterer Mann wird vermisst.

In der Folge musste der Rhein für einen Monat komplett gesperrt werden: Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) war dazu mit sechs Wasserfahrzeugen und bis zu 40 Mitarbeitern täglich vor Ort. Nicht die einzigen Helfer: Die Polizei leistete etwa 20.337 Arbeitsstunden, die rund 300 freiwilligen Helfer schon bis Ende Januar rund 4000 Stunden.

Foto: Wasser- und Schifffahrtsamt Bingen

Das havarierte Tankmotorschiff „Waldhof".

Auf dem Mittelrhein werden täglich über 150.000 Tonnen Güter transportiert, was in etwa 10.000 Lkw-Ladungen entspricht.

Die größte Herausforderung für die Experten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung war jedoch die Bergung von über 3000 Tonnen Schiffsstahl und Säure.

Die Europäische Binnenschifffahrts Union (EBU) betonte inzwischen, dass die Binnentankschifffahrt sich nach wie vor durch ihr hohes Sicherheitsniveau auszeichne und dass die große Zuverlässigkeit dieses Verkehrsträger der Grund für die Beförderung großer Mengen Gefahrguts auf den Binnenwasserstraßen sei.

Zwischenzeitlich stauten sich fast 400 Schiffe in beiden Richtungen, die warten mussten, bis die Tanks des Havaristen leer gepumpt waren. Erst dann konnte die Schifffahrt wieder ganz frei gegeben werden.

Die „Waldhof" wurde inzwischen in eine Werft in Duisburg geschleppt. Dort sah sich ein von der Staatsanwaltschaft beauftragter Schiffs-Sachverständiger, der an der Ermittlung der immer noch unklaren Unfallursache mitwirkt, das Schiff genau an.