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

Viel zu tun haben derzeit die Mitarbeiter in den Containerterminals Seite 14

Ticker: Neusser Künstler laden die Bürger ein +++ NDH auf der Messe „transport logistic" +++ KD mit neuer Webseite +++ Wasser ist ein wertvolles Nahrungsmittel +++ Heiße Fracht für Ambrogio +++ Hafenchef Dr. Rolf Bender verabschiedet +++

Optimale Lage, beste Bedingungen

Hafenbahnhof Krefeld soll zu einer leistungsfähigen Logistikdrehscheibe werden

Ein ganz besonderes Logistikprojekt wird derzeit in der Seidenstadt geplant: Auf dem Gelände des Bahnhofs der Krefelder Hafenbahn soll auf einer Fläche von circa 200.000 Quadratmetern unter dem Namen Transterminal Krefeld (TTK) ein Umschlagterminal für den Kombinierten Verkehr entstehen. Die Kosten des geplanten Vorhabens betragen rund 50 Millionen Euro. Für die Investition wurde ein Zuschuss aus Bundesmitteln beantragt. „Ohne die bis zu 85 prozentige Förderung des Bundes wäre ein Projekt in dieser Größenordnung nicht umsetzbar", erläutert Rainer Schäfer, einer der Geschäftsführer des Rheinhafens.

Was den Standort in Krefeld so besonders macht, ist die direkte Lage des geplanten Terminals an der DB-Hauptstrecke Köln – Duisburg. Dadurch können die Güterzüge ohne Rangieren vom elektrifizierten Hauptgleis direkt unter die Krananlagen fahren.

„Kein Lokwechsel, kein Rangieren, kein Kopfbahnhof, das spart ganz enorm Zeit ein", erläutern die Projektleiter Sascha Odermatt und Henryk Stobernack.

Neben der Hauptstrecke sollen drei elektrifizierte Übergabegleise und vier Umschlaggleise unter Kran entstehen. Dabei bleiben die bisherigen Funktionen des Hafenbahnhofs erhalten. Das Layout der Anlage ermöglicht die Abwicklung kompletter Züge durch die beiden Krananlagen.

Unter dem Strich ergibt sich so ein deutlich besserer Betriebsablauf als an vielen anderen Standorten. „Hier ist ein schneller Umschlagbetrieb gewährleistet, weil keine Revierfahrten anfallen und nicht unnötig rangiert werden muss. Diese Schnelligkeit und Flexibilität macht diesen Terminal auch im bundesweiten Vergleich so interessant", betont die Projektleitung begeistert.

Historischer Tiefstand an den Rheinufern

Seit 30 Jahren, so haben die Experten des Wasser- und Schifffahrtsamtes in Duisburg recherchiert, stand der Pegel des Rheins im April nicht mehr so niedrig wie in diesem Jahr. Am 1. Mai erreichte die Messlatte gerade einmal 1,70 Meter auf Höhe der Düsseldorfer Altstadt. Grund für den historischen Tiefstand ist aber nicht eine ungewöhnlich geringe Schneeschmelze – vielmehr sind die ausbleibenden Regenfälle des trockenen und heißen Monats April verantwortlich.

Foto: Wikimedia Commons/Martin Dürrschnabel

Zuwächse

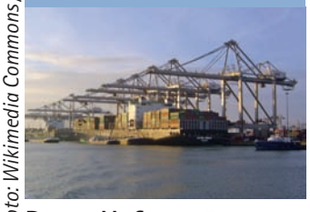


Foto: Wikimedia Commons/Joris

Der Hafen Rotterdam stellt sich im laufenden Jahr auf Umschlagszuwächse von ein bis zwei Prozent ein, wie Generaldirektor Hans Smits ankündigte. Allein im ersten Quartal wurden bereits 107 Millionen Tonnen an den Kais bewegt. Der Containerverkehr legte um zwölf Prozent zu.

Abgeschleppt

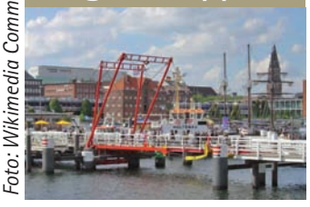


Foto: Wikimedia Commons

Ein schnelles Ende nahm am Karfreitag eine Bootstour mehrerer Angler im Kieler Hafen. Das Sportboot war der Besatzung des Streifenboots „Falshöft" am Morgen aufgefallen, wie die Wasserschutzpolizei mitteilte. Beim Bootsführer wurde bei der Kontrolle ein Atemalkoholwert von 2,5 Promille gemessen. Da auch die anderen Insassen des Bootes alkoholisiert waren, ließ die Polizei das Boot abschleppen.

Zuversichtlich

„Der Jade-Weser-Port ist Deutschlands Hafen der Zukunft, der auch im Wettbewerb mit Rotterdam bestehen kann", zeigte sich jetzt Eurogate-Chef Emanuel Schiffer zuversichtlich, dass der Hafen 2012 eröffnet wird.

Chancen nutzen

Auch wenn die Wirtschaftsentwicklung derzeit kräftig nach oben zeigt und wir an manchen Stellen im Hafen mit der Arbeit kaum noch nachkommen, so müssen wir uns immer wieder auch die Frage stellen, wie sicher die derzeitige Entwicklung und damit die Logistik ist. Katastrophen wie in Japan und Konflikte wie im Nahen Osten und Norden Afrikas schüren Ängste, die von Diskussionen etwa über die Dieselsteuer und den Atomausstieg weitere Nahrung erhalten.

Keine Frage, das sind Themen, denen wir uns ebenso stellen müssen wie die Unternehmen im Hafen, wenn sie verantwortungsvoll und nachhaltig handeln wollen. Aber ist die Logistik denn nicht eine permanente Veränderung? Haben nicht wir als Häfen und damit als kleines Glied in den globalen Ketten in den vergangenen Jahren immense Veränderungen realisiert? Diese Veränderungen machen unsere Branche nicht nur so unglaublich spannend. Sie bieten auch ungeheure Möglichkeiten.

Ist die Globalisierung für uns Logistiker überhaupt noch bezahlbar? Haben die Kunden das Geld, die angedachten Steuererhöhungen zu bezahlen? Werden wir die erforderliche Infrastruktur aufbauen können? Das sind Gedanken, die uns nicht Angst und Bange machen sollten, sondern uns noch weiter nach vorne bringen. Wir Logistiker haben uns immer allen Herausforderungen gestellt und sie zusammen mit unseren Kunden erfolgreich gelöst. ULRICH GROSS

Weiter schreiben

Auch in diesem Jahr sind die Neuss Düsseldorfer Häfen gemeinsam mit geschätzten Partnerunternehmen wieder auf der weltweiten Leitmesse „transport logistic" mit einem eigenen Stand vertreten. Denn gemeinsam haben wir eine Erfolgsgeschichte geschrieben, die sich sehen lassen kann.

Als die NDH an den Start gingen, wurden wir von einer gewissen Skepsis und einigen berechtigten Bedenken begleitet. Dass wir diese ausräumen konnten, war eine Mischung aus Glück, den richtigen Menschen und Können. Der Hafen und die dort angesiedelten Firmen sind – so nebenbei erwähnt – heute der drittgrößte Arbeitgeber in Düsseldorf. Dass aus dem ungeschliffenen Diamanten ein Schmuckstück wurde, ist nicht mein Verdienst oder der meines Geschäftsführerkollegen, sondern das Ergebnis vieler Hände Arbeit: der Mitarbeiter, der Mütter und Gesellschafter mit ihrem Vertrauen und vor allem der Hafenfirmen mit den ebenso engagierten Mitarbeitern, ihrem Einsatz und erfolgreichen Dienstleistungen. Gemeinsam haben wir eine Erfolgsgeschichte geschrieben, die auch in den vergangenen beiden, nicht einfachen Jahren Bestand hatte. Mehr noch: die sich sehen lassen kann, die wir gerne erzählen und die wir nach einem erfolgreichen Messebesuch hoffentlich um das eine oder andere interessante Kapitel erweitern können. Denn wir werden und wollen sie weiter schreiben. RAINER SCHÄFER

Neue Verkehrsführung

Entlastung der Nachbarschaft von Lastkraftwagen-Verkehr

Die beiden Projektleiter Sascha Odermatt (links) und Henryk Stobernack bei der Planung .

Die Gütermengen werden sich in den nächsten 15 Jahren voraussichtlich verdoppeln. Diese Steigerung kann nur mit einem intelligenten Mix der Verkehrsträger bewältigt werden. Hierzu gehören Knotenpunkte wie das Transterminal Krefeld (TTK).

Optimierung des Anschlusses

Die Zufahrt ins Terminal soll über ein Gate-In an der Düsseldorfer Straße entlang des Damms der B 288 erfolgen. So werden Belastungen für die umliegenden Wohngebiete vermieden. Eine Bedingung für die Realisierung des Terminals ist deshalb die Optimierung des Anschlusses an die B 288. Benötigt wird ein großer Kreisverkehr an der Düsseldorfer Straße, um über die Floßstraße den gesamten Lkw-Verkehr des Hafens direkt auf die Bundesstraße zu führen. Um die Zu- und Abfahrt der Hafenverkehre in beide Richtungen auf die Bundesstraße zu ermöglichen, muss auch die Anschlussstelle neu gestaltet werden.

Ein weiterer positiver Effekt des Terminalneubaus wird ein deutlich verbesserter Lärmschutz für die Umgebung des Hafenbahnhofs sein. Derzeit sind Wohnbereiche in Krefeld-Linn nicht vor Lärmemissionen der Züge geschützt.

Zweistufiger Lärmschutz

Mit dem Umbau des Hafenbahnhofs wäre ein zweistufiger Lärmschutz verbunden. Möglich sind eine Lärmschutzwand direkt am Terminal sowie eine Kombination aus Wall und Wand zwischen Hafenbahnhof und Wohngebiet. Die genaue Ausgestaltung soll im Planfeststellungsverfahren in Zusammenarbeit mit den Anwohnern entwickelt werden.

Vorstand freut sich auf neue Aufgaben

Neuer Vorstandssprecher der Häfen und Güterverkehr Köln GmbH (HGK) ist seit dem 1. Mai Horst Leonhardt. Der 56-Jährige arbeitete seit der Gründung der Tochter unter dem Dach des Kölner Stadtwerkekonzerns in verschiedenen Führungspositionen. So leitete Horst Leonhardt unter anderem das Marketing und den Bereich Cargo/Kontraktlogistik. Seit Februar 2004 ist er Vorstandsmitglied der HGK und seit Januar 2009 zudem Mitglied der Geschäftsführung der Stadtwerke Köln GmbH. Uwe Wedig wurde als neuer Vorstand berufen: „Ich freue mich auf diese Aufgabe. Die HGK ist ein gut aufgestelltes Unternehmen mit erheblichen Potenzialen. Ich möchte dazu beitragen, diese Potenziale weiter zu entwickeln." Der 51-jährige Duisburger stammt ebenfalls aus der Logistikbranche. Seit 1999 führte er erfolgreich als Vorstand die HTAG Häfen und Transport AG in Duisburg, ein Tochterunternehmen der HGK. Wedig wechselte am 1. Mai.

Die HGK ist auch wieder auf der Messe „transport logistic" vertreten: in Halle B 6, Stand 221.

Sicherheit spielt in der Logistik nicht erst seit dem 11. September eine große Rolle. Anlässlich des „Tags der Logistik" beschäftigte sich die Hochschule Neuss mit Unterstützung der NDH deshalb ausführlich mit dem Thema

Mit Sicherheit verlässliche Partner

Rund 400 Unternehmen, Einrichtungen und Institutionen aus Industrie, Handel und Logistik öffneten auch in diesem Jahr anlässlich des vierten „Tags der Logistik" ihre Türen und boten rund 28.000 Interessenten bei 320 Veranstaltungen einen Blick hinter die Kulissen. Mit dabei auch die Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft (HN), die mit Unterstützung der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) ihre inzwischen schon traditionelle Veranstaltung unter die Überschrift „Sicherheit in Logistikketten" stellte. Mehr als 100 Interessenten kamen zunächst zu einer Vortragsreihe mit Blick auf die Häfen in die „Pegelbar", um die neuen Informationen anschließend bei einer Hafenrundfahrt auf dem „MS Riverstar" zu diskutieren.

Sicherheit ist in der Logistik ein wichtiges Thema, das viele Interessenten in die „Pegelbar" zog.

„Der Hafen ist das logistische Herz der Stadt", bilanzierte Hannelore Straps, stellvertretende Bürgermeisterin. Und die spiele sich mehr und mehr global ab.

Entsprechend weitreichend gestalten sich auch die Unsicherheiten: Ulrich Gross, Mit-Geschäftsführer der NDH, betonte auch mit Blick auf die Diskussion über Energiepreise, dass Logistik permanenten Veränderungen unterworfen sei. Gross stellte in dem Zusammenhang die nicht nur rhetorisch gemeinte Frage, ob die Globalisierung noch bezahlbar sei. Er erklärte aber auch, dass die Auseinandersetzung mit solchen Gedanken den Standort Deutschland weiter nach vorne bringe. Es gelte, mit Kreativität die sich ergebenden Chancen zu nutzen. Die Krisen hätten in der Vergangenheit geholfen, die Logistik und die Binnenhäfen deutlich zu verbessern. „Und ich habe deshalb keine Sorge, dass die bevorstehenden Entwicklungen die Logistik und damit auch uns neue, wichtige Impulse geben werden", betonte Gross. Der Tag der Logistik, erklärte der Präsident der Hochschule, Prof. Dr. Otto Jockel, sei eng mit der Bildungseinrichtung verbunden: Beide wurden 2008 ins Leben gerufen. Für die vierte Auflage habe man sich ein vielschichtiges Thema ausgesucht, so der Präsident: „Die markt- und kostenorientierte Steuerung der Supply Chains ist heute sehr arbeitsteilig und erfordert das passgenaue Zusammenspiel vieler Beteiligten und Faktoren sowie die Beherrschung schnittstellenintensiver Netzwerkstrukturen, die ständig an Komplexität gewinnen." Dabei würden europäische Unternehmen geschätzte acht Milliarden Euro entlang der Transportketten verlieren – jedes Jahr. Die Kosten der weltweiten Piraterie werden auf fünf bis neun Milliarden Euro geschätzt. „Terroristische Aktivitäten sind ein weiterer Faktor, dazu kommen Betrug, Betriebsspionage, Gesetzesverstöße und Krieg. Dies hat auch dazu geführt, dass die Schäden neu bewertet werden. So rückt zunehmend die Frage nach Sicherheit beim Transport in den Vordergrund", so Prof. Jockel. Um einen kurzen Überblick und erste Einblicke in sicherheitsrelevante Themen zu geben, stellte Andreas Budich von der e-shelter security GmbH, „Integriertes Sicherheitsmanagement und effiziente Risikominimierung in der Logistik" vor. Was die Aufgabenstellung in der internationalen Containerschifffahrt bedeutet, verdeutlichte Gerrit Palm von der DHL-Tochter Agheera GmbH. Die Auswirkungen der steigenden Sicherheitsanforderungen im Luftfrachtverkehr aufgrund der neuen gesetzlichen Vorschriften beleuchtete Annette Wiedemann von der DEKRA-Akademie, bevor Udo Rieger von der VLS Engineering die Möglichkeiten der Visualisierung von Logistikprozessen durch moderne Videotechnik beschrieb.

Im Rahmen der Hafenrundfahrt bestand Gelegenheit, den Referenten weitere Fragen zu stellen.

Die Bedeutung der Güterschifffahrt für die Logistikbranche betonte der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) anlässlich der bundesweiten Initiative „Tag der Logistik".

Seit dem Jahr 2003 verzeichnete die Binnenschifffahrt in Deutschland bei den Gütermengen einen kontinuierlichen Aufwärtstrend, der im Jahr 2007 in einem Rekordwert von knapp 250 Millionen Tonnen und einer Verkehrsleistung von 65 Milliarden Tonnenkilometern gipfelte. Die dann folgende weltweite Wirtschaftskrise konnte den Binnenschifffahrtssektor nur kurzzeitig ausbremsen: Er wuchs im Jahr 2010 beim Gütertransport um 12,8 Prozent. Die Beförderungsmenge auf dem 7400 Kilometer umfassenden Wasserstraßennetz stieg gegenüber 2009 um 26 Millionen auf knapp 230 Millionen Tonnen. Damit ist der krisenbedingte Einbruch zwar noch nicht wieder ausgeglichen. Die Containerbeförderung erzielt aber bereits wieder Spitzenwerte.

Kulturen feiern gemeinsam in Neuss ein Fest

Interkultureller Dialog und Kommunikation – Informationen, Musik und Aktionen warten auf die Besucher

Neuss ist – wie viele andere Städte – in einem Wandlungsprozess begriffen: Begegnung, Kommunikation, Kunst und Kultur sind für einen gelingenden interkulturellen Dialog und ein konstruktives Miteinander unverzichtbar.
Bereits zum dritten Mal veranstaltet der Arbeitskreis „Integration der Migranten in der Stadt Neuss" gemeinsam mit Integrationsrat und Integrationsbüro der Stadt Neuss am Samstag, 28. Mai, von 11 bis 17.30 Uhr das beliebte „Frühlingsfest der Kulturen" in der Neusser Innenstadt.
Auf dem Markt und dem Freithof gibt es kurzweilige Darbietungen. Mal- und Schmink-Aktionen, Street-Ball, Hüpfburg, Luftballon-Modellage, verschiedene Tanz- und Folkloregruppen, Samba und vieles mehr sorgen für abwechslungsreiche Unterhaltung.

Foto: ???

Enhgfjhgjfghjghfjgfjg im Amt.

Kenntnis und Verständnis

Auf einem „Markt der Möglichkeiten" informieren Vereine, Verbände und Institutionen über ihre Arbeit. Auch an die Gaumenfreuden der Besucher haben die Organisatoren gedacht: Kulinarisches aus aller Welt sowie kühle und heiße Getränke gehören zum Angebot.
Bürgermeister Herbert Napp zeigt sich optimistisch, dass Petrus für ein ebenso gutes Wetter sorgt wie im Vorjahr. Er lädt die Neusser Bürger zum interkulturellen Event herzlich ein – wohlwissend, dass Kenntnis und Verständnis füreinander grundlegende Voraussetzungen für ein gedeihliches Zusammenleben in einer modernen Stadtgesellschaft darstellen.
Alle Infos zum Fest gibt es im Internet auf dem Integrationsportal der Stadt Neuss unter www.neuss.de/soziales/integrationsportal/de/fruehlingsfest-der-kulturen.
Der Integrationsrat hatte in seiner Sitzung am 27. Januar 2009 ohne Gegenstimme das Integrationskonzept der Stadt Neuss verabschiedet. In ihm erklärte Bürgermeister Herbert Napp die Integration „zur Chefsache" und hob damit den hohen Stellenwert der Integrationsförderung in der Stadt Neuss hervor.

Bedürfnisse ermitteln

Durch die Einrichtung des neuen Integrationsbüros als „zentrale Koordinierungsstelle" wurde Integration als Ressort übergreifende Aufgabe in der Stadtverwaltung Neuss verankert und entsprechend angesiedelt.
Das Integrationsbüro ermittelt die örtlichen Bedürfnisse im Rahmen von Sozialraumanalysen, wobei vor allem die Stadtteile im Rahmen der zukunftsweisenden Integrationsförderung besonders berücksichtigt sind. Ziel aller Maßnahmen ist, die bereits bestehenden Vernetzungen zu optimieren und weitere Netzwerke passgenau aufzubauen. Als zukunftsweisende Initiative der Sozialverwaltung und der in der Migrationsarbeit tätigen Wohlfahrtsverbände eröffnete am 16. Oktober 2006 im Neusser Rathaus das Erstberatungsbüro für Migrantinnen und Migranten. Damit gehörte Neuss zu den ersten Städten in Nordrhein-Westfalen, die eine solche Anlaufstelle zentral im Rathaus und somit Tür an Tür mit der Ausländer- und Einbürgerungsbehörde der Stadt Neuss einrichten. Das Beratungsbüro hat montags bis freitags von 10 bis 12 Uhr geöffnet.

Foto: Henkel

Auch in diesem Jahr können sich nicht nur Pferdefreunde wieder auf eine spannende Saison in Grafenberg freuen.

Spannende Saison geplant

Nach einem langen strengen Winter freut sich der Düsseldorfer Reiter- und Rennverein auf eine spannende Galoppsaison auf dem Grafenberg. Nach dem ersten Renntag am Sonntag, 27. März, wartet die Saison 2011 wieder mit einem hochkarätigen sportlichen Programm auf: Bei den zehn ausgeschriebenen Renntagen stehen insgesamt sechs Listen- und fünf Gruppenrennen auf dem Programm. Für den „Deutschland Preis", der in Zukunft in Berlin ausgeritten wird, übernimmt der Düsseldorfer Reiter- und Rennverein am 17. Juli die „Meilen-Trophy".
Höhepunkt auf dem Grafenberg bildet der „Henkel-Preis der Diana" am Sonntag, 7. August. Zudem steigt am Sonntag, 21. August, der Jubiläumsrenntag (25 Jahre) der Stadtsparkasse Düsseldorf. Das Saisonfinale zur Krönung der Galopprenn-Saison 2011 steht am 23. Oktober an mit dem Renntag um den „Großen Preis der Landeshauptstadt Düsseldorf". In der Planung ist zudem ein weiterer „After Work Renntag" im Juli, dem sich eine Sommerparty anschließen soll.

Eine Nacht voller Kreativität

189 Künstler laden ein, den „Arbeitsplatz Kunst" und ihr Schaffen kennenzulernen

Der Ruf von Neuss als Wirtschafts-, Produktions- und – nicht zuletzt wegen des Hafens – als Logistikstandort ist weit über die Region bekannt. Doch nur wenige wissen, dass die Stadt auch über ein enormes kreatives Potenzial verfügt: Rund 400 Künstler seien dem städtischen Kulturamt bekannt, so Günther Schädlich, stellvertretender Leiter des Kulturamts. Von enormer Bandbreite: Autodidakten und Profis mit Ausbildung an der Kunstakademie ebenso wie beinahe alle denkbaren Stilrichtungen und Genres. Einige schaffen ihre Werke in Ateliers, andere in Lofts in alten Lagerhäusern, zeigen sie auf Ausstellungen auch an anderen Orten, andere wirken eher im Verborgenen im heimischen Wohnzimmer. „Eine enorme Schaffenskraft, Kreativität, Kunstfertigkeit und Vielfalt", betont Christian Weber.

Eine enorme Vielfalt

Er ist Projektleiter für die Künstlerförderung im Kulturamt der Stadt und kennt viele Künstler allein schon durch seinen Beruf. Aber nicht viele Bürger, so seine Erfahrung, kennen diesen Aspekt ihrer Heimatstadt. Das kann sich ändern. In diesem Jahr lädt die Aktion „Arbeitsplatz Kunst" am Wochenende des 14. und 15. Mai zum neunten Mal zu Atelierbesuchen ein.

2002 kam dem Neusser Kulturamtsleiter, Harald Müller, zusammen mit Thomas Brandt, dem damaligen Leiter des Kulturforums „Alte Post", und seinem Mitarbeiter Christian Weber die erste Idee: Warum nicht einmal die Türen öffnen, zeigen, wo und wie die kreativen Köpfe arbeiten. Um neue Kontakte zu schaffen, einen Dialog zu beginnen. Und dabei vielleicht den einen oder anderen künstlerischen Impuls überspringen zu lassen und so Kreativität in den Alltag der Besucher zu bringen. Und helfen, Schwellenängste zu überwinden.

Einen ähnlichen Versuch hatte die Stadt Düsseldorf bereits mit großem Erfolg gestartet. „Dort konnten wir verfolgen, wie eine solche Aktion die Kunstszene stärken kann."

„Arbeitsplatz Kunst" war vom ersten Moment an ein Gemeinschaftsprojekt: So gingen die Städte Neuss und Grevenbroich das Projekt im Jahr 2003 an. In den folgenden Jahren schlossen sich mehr und mehr Gemeinden des Rhein-Kreises-Neuss an, bis Rommerskirchen in diesem Jahr sozusagen den Kreis schließt. Oftmals, so berichtet Weber erfreut, waren es die Künstler, die den Anstoß für eine Beteiligung ihrer Kommune gaben.

Sie seien es auch, so betont der Projektleiter, die für den Erfolg von „Arbeitsplatz Kunst" sorgen. Sie erklären sich bereit, ihre Türen zu öffnen, für Gespräche zur Verfügung zu stehen und gemäß dem Titel der erfolgreichen Reihe zu erklären, wie sie arbeiten. Einige überlegen sich kleine Programmpunkte, sei es Musik, Essen oder eine Lesung. „Das kommt jeweils ganz auf den Charakter des Künstlers an", lädt Weber ein, die Vielfalt zu entdecken. Die Künstler sind es auch, die die Flyer verteilen, Plakate aufhängen oder Bekannte und mögliche Interessenten einladen. In diesem Jahr beteiligen sich 189 – darunter 85 Neusserinnen und Neusser.

Information im Internet

Eine genaue Liste für alle, die noch nicht persönlich angesprochen wurden, gibt es im Internet unter www.arbeitsplatz-kunst.de.

Dort können Interessenten auch nach Stilrichtungen oder Orten sortiert ihr individuelles Kunstwochenende zusammenstellen und planen. Wichtige Hinweise geben dabei Werkfotos und die Biografien der Künstler. Da die Seite auch nach dem Wochenende erreichbar bleibt, vielleicht auch später einmal ein Anlass, mit dem einen oder anderen in Kontakt zu treten. Und dabei die Kreativität im Rhein-Kreis aus erster Hand

Nacht der kulturellen Vielfalt

Alle Kultureinrichtungen in einer Nacht – eine enorme Vielfalt, an jedem Standort angereichert durch kurze, aber sehr interessante Programmpunkte. Das ist die erfolgreiche Idee hinter der „Kultur Nacht Neuss", die in diesem Jahr am Samstag, 21. Mai, unter dem Titel „Kulturen der Welt – Heimat in Neuss" ihre inzwischen zehnte Auflage erlebt.

„Über 100 Veranstaltungen aus Kunst, Musik, Tanz, Theater, Literatur und Geschichte laden ab 17 Uhr ein, die Vielfalt der Stadt kennenzulernen", wirbt Projektleiterin Natalie Schoofs vom Kulturamt. Insgesamt 24 Standorte beteiligen sich, für eine bequeme und stressfreie Verbindung sorgt zwischen 18 und 23 Uhr ein kostenloser Shuttle-Service mit Unterstützung des Limousinenservices Lesmeister, bei dem die Fahrgäste vielleicht auch interessante Bekanntschaften schließen.

Eine Orientierung, um bei dem reichen Angebot nicht die Übersicht zu verlieren, bieten die Programmhefte, die derzeit überall im Stadtgebiet ausliegen sowie die Internetseite www.kultur-nacht-neuss.de

Foto: Kulturamt Neuss

Zusammen mehr als doppelt gut

In einer Doppelrolle und damit auch doppelt überzeugend stellt sich Karsten Scheidhauer mit seinem Team den Besuchern der „transport logistic" vor: Der Mit-Geschäftsführer des Terminals Neuss Trimodal vertritt als Geschäftsführer auch das Unternehmen Optimodal.
Das seit Januar 2009 in Neuss niedergelassene Eisenbahnunternehmen Optimodal Nederland B.V. wurde 1992 gegründet und hat laut Scheidhauer in der Transportbranche noch nicht den Bekanntheitsgrad, den es verdient und in Zukunft haben wird. Seit 2006 liegen 75,6 Prozent der Anteile bei Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG, die restlichen 24,4 Prozent bei Railion Nederland.
Der im August 2003 gegründete Terminal Neuss Trimodal hat fünf namhafte Gesellschafter: Wincanton, Kombiverkehr und Maersk mit je 25 Prozent, die Neuss Düsseldorfer Häfen (15 Prozent) sowie Ambrogio (10 Prozent). Vier der fünf Gesellschafter sind gleichzeitig Kunden des Terminals beziehungsweise von Neuss Trimodal.
Beide Unternehmen bringen unter anderem den „Quirinus-Express" auf die Strecke, der nach dem Schutzheiligen von Neuss benannt ist.

Logistiklösungen genau nach Maß

EWT kombiniert Kompetenz eines Konzerns mit der Flexibilität eines Mittelständlers

Mit ihrem weitverzweigten logistischen Netzwerk entlang der wichtigsten europäischen Wasserstraßen gehört die EWT Schiffahrtsgesellschaft mbH zu den führenden Full-Service-Anbietern für den sicheren und pünktlichen Transport von Massen-, Stück- und Spezialgütern.
Ob nun per Binnenschiff, Seeschiff oder Lkw – EWT löst jedes Frachtproblem schnell und zuverlässig. Für Auftraggeber und Endempfänger werden so lückenlose und leistungsstarke Logistikketten realisiert, Zwischenlagerung, Umschlag und Weitertransport der Güter inbegriffen. EWT steht deshalb für professionelle Transportlösungen für anspruchsvolle Kunden – zu Wasser und zu Land.

Professionelle Konzepte

Das Unternehmen vereint dabei für den Kunden die Vorteile eines breit aufgestellten, internationalen Konzerns mit der Flexibilität und dem Engagement eines Mittelständlers, wie sie durch den geschäftsführenden Gesellschafter Stephan C. Schmidt gegeben ist.
Die Angebotspalette erstreckt sich dabei vom Short Sea Shipping über die Lagerung von Schüttgütern bis hin zu einzelnen Lageraktivitäten, wie sie das Unternehmen im Düsseldorfer Hafen bereits seit über zehn Jahren unter anderem für Spezial-Koks betreibt. Neben dem Brennstoff nennt Schmidt als ein weiteres Beispiel die Gips-Logistik bis nach England. „Wir sind ein kompetenter Massengutdienstleister der im kombinierten Verkehr unter Zuhilfenahme der See- und Binnenschifffahrt die komplette logistische Kette inklusive der Vor- und Nachläufe entwickelt und realisiert."
Neben dem Transport gehört auch die adäquate Lagerung von Massen- und Stückgütern zu dem Angebot des Full-Service-Anbieters im kombinierten Güterverkehr. Dazu stehen Zwischen- und Zentrallager in Deutschland, Belgien und den Niederlanden für den Kunden bereit. Das Dienstleistungsspektrum des Unternehmens schließt den Weitertransport ein.

Verbunden mit der Region

Hochschule Neuss steht in engem Kontakt mit den Unternehmen

Auf Initiative der Stadt Neuss, der Neuss-Düsseldorfer Häfen und der IHK Mittlere Niederrhein wurde die Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft gegründet. Sie bildet Fach- und Führungskräftenachwuchs sowohl im Rahmen des dualen als auch berufsbegleitenden Studienmodells aus.
Basierend auf dem Konzept von mehr Praxisnähe und berufsbildorientierte Karriereplanung studieren die jungen Menschen an der Hochschule Neuss dual: Als Berufseinsteiger kombinieren sie ihr Studium mit einer kaufmännischen Ausbildung oder einem Praktikum in einem Unternehmen.

Die Häfen gehörten zu den Taufpaten der Hochschule.

Mit bereits abgeschlossener Ausbildung und Berufserfahrung ist das Studienangebot auch berufsbegleitend möglich.

Ansätze und ihre Umsetzung

Logistik ist eine Schlüsselgröße bei der Umsetzung betrieblicher Leistungsprozesse. Denn nur durch intelligente Steuerung und Kontrolle aller unternehmens-übergreifenden Waren- und Informationsflüsse können gewinnbringende Prozess- und Produktinnovationen umgesetzt werden. Im Bachelor-of-Science- Studiengang Logistics and Supply Chain Management werden daher ganzheitliche logistische Lösungsansätze und deren erfolgreiche Umsetzung erarbeitet. Es erfolgt eine praxisorientierte Heranführung an relevante Teilgebiete und aktuelle Fragestellungen der Logistik. Der Bachelor-Studiengang International Industry and Trade Management befasst sich schwerpunktmäßig mit den relevanten Teilgebieten des Handels- beziehungsweise Industriemanagements. Die Studenten erhalten praxisnahe Einblicke in multiple Vertriebskanäle, die Integration von Lieferanten, das Endkundengeschäft sowie in das Thema Markenbildung.

Ein europaweit erfolgreiches System

Erfahrene Aussteller der „transport logistic" sind die deutschen Niederlassungen der italienischen Ambrogio-Gruppe. Auch in diesem Jahr freut sich Geschäftsführer Siegfried Wendland als Partner der NDH an deren Stand auf interessante Gespräche: „Aufgrund der Rahmenbedingungen erwarten wir eine sehr gute Resonanz, wie bereits jetzt die Terminanfragen erkennen lassen."
Verschiedene Ansprechpartner stehen bereit, um Fragen zu beantworten und Informationen zu geben. Neuss ist dabei Teil eines Netzwerks, das den gesamten Kontinent umfasst: „Die intelligente Mobilität in Europa" lautet das Motto und ist gleichzeitig Verpflichtung. „Wir verbinden die großen Wirtschaftsräume Europas mit dem Ambrogio-System", erläutert Vertriebsleiter Michael Klöpper. „Wir verfügen in einigen südeuropäischen Wirtschaftsräumen und Westeuropa über sechs eigene Terminals und weitere Beteiligungen wie in Neuss. Die Hauptstrecke der Transporte legen wir auf der Schiene zurück und nehmen eine Konsolidierung der Einzelaufträge in den Terminals vor, wo wir die Güter auf Wechselbehältern für den Zugtransport vom Straßenvorlauf zusammenführen."

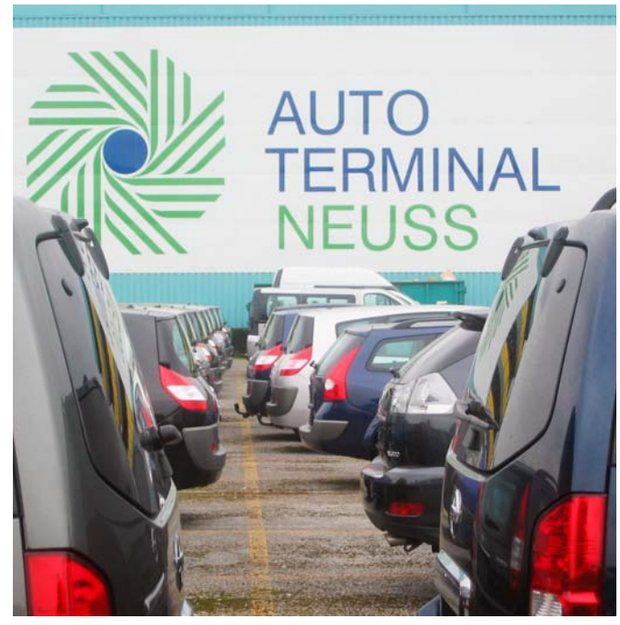
Gute Gründe für den Erfolg

Das Autoterminal Neuss ist umfassender Dienstleister für die Automobilindustrie

Überaus positiv gestartet ist das laufende Geschäftsjahr auch für das Autoterminal Neuss GmbH & Co. KG (ATN), wie Geschäftsführer Wolfgang Clauß berichtet. Entsprechend stellen er und sein Team sich als ein erfolgreicher und umfassender Dienstleister für Neu- und Gebrauchtfahrzeuge beinahe aller Art vor.
Die rund 100 Mitarbeiter des trimodalen Auto-Umschlaghubs mit Anschluss an Wasser, Straße und Schiene übernehmen für namhafte Automobilhersteller, Leasingfirmen und Mietwagenunternehmen die komplette Logistik.

Fünf Ganzzüge gleichzeitig

Das beinhaltet die Aufbereitung und Auslieferung von Fahrzeugen im Radius von circa 200 Kilometern rund um die Region. „Zudem bieten wir unseren Kunden Lager- und Transportdienstleistungen sowie das Finish rund ums Auto an", betont der Geschäftsführer. Die zusätzlichen Dienstleistungen umfassen unter anderem sämtliche Vermietvorbereitungen, das Anbringen von Aufklebern, das Betanken und Reinigen sowie das Aufbereiten von Gebrauchtfahrzeugen. „20 bis 25 Prozent der Leasing-Rückläufer weisen im Lack und im Innenraum kleinere Schäden auf, die wir hier bearbeiten, und wir beseitigen alle Gebrauchsspuren."
Die Neufahrzeuge erreichen Neuss aus ganz Europa, hauptsächlich jedoch aus den deutschen Werken. Besonders stolz ist der Geschäftsführer auf seinen Gleisanschluss: Fünf Ganzzüge á 600 Meter Länge können in das Terminal einfahren. Das schafft eine enorme Kapazität: Über die fünf Gleise können bei 220 Autos pro Ganzzug bis zu sagenhafte 1100 Fahrzeuge gleichzeitig ge- oder entladen werden. Zwei der Gleise sind zudem überbaut und lassen sich so sehr variabel nutzen. Gute Argumente, die auch während der Wirtschaftskrise zogen: ATN konnte fünf neue Kunden akquirieren. Sie bilden gemeinsam mit dem rasant steigenden Mengen der bisherigen Kunden die Basis für den nachhaltigen Aufschwung am Hafenbecken 5.



Die Belegschaft kann eine positive Entwicklung verzeichnen.

Kundenwünsche erfüllen

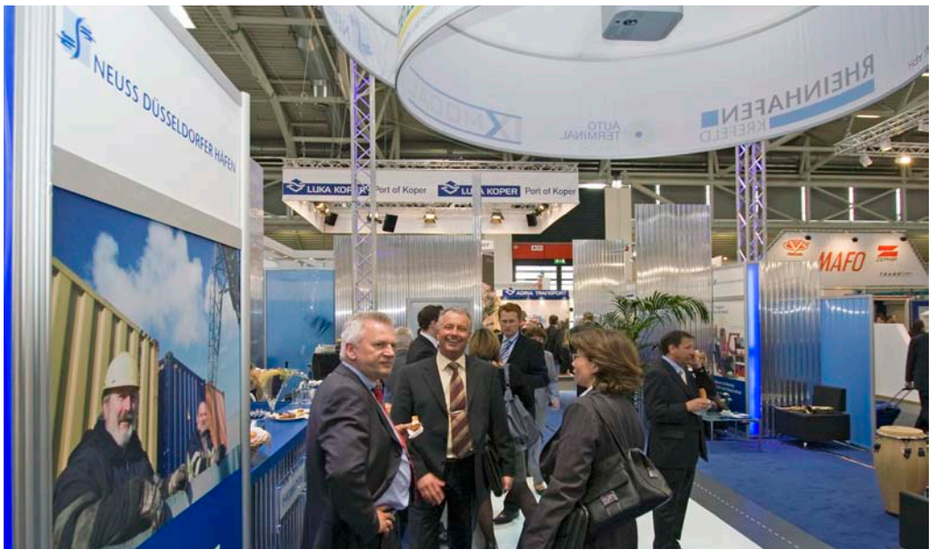
M. Zietzschmann GmbH überzeugt auch mit komplexen Konzepten

Als flexibler und erfahrener Dienstleister mit der Kompetenz für maßgeschneiderte Lösungen stellt sich unter dem Motto „Logistik für Massengüter und massenhafte Stückgüter" die Neusser M. Zietzschmann GmbH & Co. KG vor.
Die Spezialität des Unternehmens, so Geschäftsführer Günter Haberland, sind neben der Stahl- und Stahlprodukte-Logistik Zellstoffe für beinahe die gesamte linksrheinische Papierindustrie sowie Düngemittel. Lange Zeit schlugen die Mitarbeiter vor allem für Kunden aus der Region in einem Umkreis von rund 20 Kilometern um, heute reichen die logistischen Ketten bis in den Raum Hagen und das Sauerland hinein. Seit vier Jahren bieten die Mitarbeiter ihren Kunden zudem an, die gesamte Logistik ab dem Seehafen zu steuern. „Was für die bedeutet, dass sie sich nur mit einem Ansprechpartner unterhalten müssen", betont Haberland.
„Wir sind ein kleines, mittelständisches Unternehmen, das deshalb relativ leicht in der Lage ist, individuelle Kundenwünsche zu erfüllen", erklärt der Geschäftsführer sein Erfolgsgeheimnis. Und das können regelmäßige Containershuttles mit kompetenten Partnern ebenso sein wie eine komplexe Baustellenlogistik über die Wasserstraße.
Zudem ist das Unternehmen auch infrastrukturell als trimodales Umschlagszentrum sehr gut aufgestellt: An der Düsseldorfer Straße stehen 17.500 Quadratmeter Lagerfläche zur Verfügung, davon 5000 Quadratmeter für den Umschlag wetterempfindlicher Güter. Mehrere Außenlager summieren sich auf 25.000 Quadratmeter.
Eine Trockenumschlagsanlage und ein freistehender Brückenkran sowie natürlich für jede Güterart die angepassten Umschlagsinstrumente stehen bereit. „Und natürlich die Umschlagsanlagen des Hafens", lobt Haberland die gute Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen.

M. Zietzschmann: Leistungsfähiger Logistiker im Neusser Hafen.

Logistik im Aufschwung

Messe „transport logistic" zeichnet aktuelles Bild der Branche



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

Die Messe München freute sich zur transport logistic und der integrierten Air Cargo Europe über fast 1900 Aussteller aus aller Welt, die den globalen, intermodalen Warenfluss zu Straße, Schiene, Wasser und in der Luft abbildeten.

Ein Thema waren natürlich die Seeverkehre: Auch nach der Finanz- und Wirtschaftskrise kommen die weltweiten Schifffahrtsmärkte nicht zur Ruhe. Neue Kapazitäten drängen in den Markt, die Nachfrage ist längst noch nicht stabil, und die Japan-Krise wirft weitere Fragezeichen in der maritimen Logistik auf. Was die bestimmenden Trends sind und welche Herausforderungen daraus für die Marktpartner resultieren, war das Thema der 6. mariLOG - Internationale Konferenz für maritime Logistik, die im Rahmen der transport logistic 2011 in München stattfand.

Schiene stärken

Karriere in der Logistik: Bachelor - was dann?, lautet eine aktuelle Frage, die Unternehmen und Studierende in der Logistik derzeit gleichermaßen beschäftigt. Die transport logistic 2011 bot zu diesem wichtigen Themenkomplex ein gut besuchtes und umfassendes Karriereforum.

Die Europäische Union will das Volumen des Schienengüterverkehrs verdoppeln. Entsprechend relevant war die Schiene als Transportweg auf der transport logistic. Mehr als 100 staatliche und private Bahngesellschaften repräsentierten nahezu das komplette europäische Bahnnetz. Auch im Konferenzprogramm befassten sich zahlreiche Fachdiskussionen mit dem europäischen Schienenverkehr.

Intelligente Informationstechnologie und Telematik sind gegenwärtig und künftig unerlässlich für Mobilitäts- und Transportprozesse: Ohne sie lassen sich globale Waren- und Güterströme nicht organisieren – weder für minutiös getaktete lokale Just-in-time-Lieferungen noch für höchst komplexe globale Supply-Chain-Netzwerke. Auf der transport logistic 2011 belegten deshalb Unternehmen aus den Bereichen AutoID, Telematik und IT die komplette Halle B2 der weltweit größten Messe für Logistik, Mobilität, IT und Supply Chain Management.

Häfen starteten auf der Messe neu

Bedeutung verdeutlichen: Binnenhäfen präsentieren ihre neue Imagekampagne

Für die kommenden Jahre hat sich der Verband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) neue Ziele gesteckt. Das wurde auch schon bei der diesjährigen Fachmesse „transport logistic" in München deutlich: Der Verband präsentierte während einer Pressekonferenz eine neue Imagekampagne am Messestand. Darüber hinaus stellte sich der neue Geschäftsführer vor.

Die Binnenhäfen wollen ihre besondere Bedeutung in Zukunft noch besser kommunizieren.

Nutzen verdeutlichen

Die Imagekampagne verfolgt das Ziel, die Öffentlichkeit auf die Bedeutung eines Binnenhafens für ganze Regionen aufmerksam zu machen und Logistiker in ihrer Entscheidung zur Nutzung des Verkehrsknotenpunktes zu unterstützen.

Das neue Konzept soll als Denkanstoß für alle Beteiligten gelten, wenn es um Themen rund um den Hafen in der Region geht. Binnenhäfen wurden in der Vergangenheit oft als Stiefkind angesehen und konnten daher ihrer zentralen Rolle als Verteil- und Versorgungs-Knotenpunkt für ganze Regionen nicht gerecht werden. „Das wollen wir ändern", betont Geschäftsführer Boris Kluge. „Ziel ist, die Bedeutung des Verbands und seiner Mitgliedshäfen nachhaltig in der öffentlichen Wahrnehmung zu verankern und zu stärken", so Kluge weiter. „Ein weiterer wichtiger Punkt in dieser Imagekampagne wird sein, die Aufmerksamkeit auf das System Wasserstraße und Häfen in der Öffentlichkeit zu intensivieren und Entscheidungen für die Nutzung des Verkehrsträgers zu unterstützen."

Zu den weiteren Messe-Höhepunkten auf dem BÖB-Stand gehörten unter anderem die Freischaltung der Datenbank Hafenindex sowie ein Interview mit Rennfahrer Nico Hülkenberg.

Insgesamt 51 Mitaussteller nutzten die Möglichkeit, sich und ihre Konzepte der Öffentlichkeit vorzustellen. Es waren aber nicht nur die Mitgliedsunternehmen des Verbands wieder am Gemeinschaftsstand des BÖB vertreten, sondern auch bereits bekannte Partner wie das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center.

Beliebte Port Party

Zum Thema „Intermodale Logistik im System Wasserstraße" begrüßten die Organisatoren vom BÖB zusammen mit dem Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLV) auf der Messe bei einer Forumsveranstaltung zahlreiche Interessierte.

Im Anschluss an die Veranstaltung startete am BÖB-Stand dann wieder die beliebte Port Party mit der Band „Rest of Best", bei der die Themen weiter diskutiert werden konnten.

Foto: Wikimedia Commons/Joachim Müllerchen

Über zehn Brücken kann man gehen

Der Nord-Ostsee-Kanal ist sicher die schmalste Seewasserstraße der Welt – Kanal verkürzt die Fahrt zwischen der Nord- und Ostsee – Verkehrsregelung für große Pötte

Der Nord-Ostsee-Kanal gehört zu den wichtigsten und meistbefahrenen Wasserstraßen der Bundesrepublik. Die Strecke führt in einer Länge von 98,7 Kilometern von der Elbe bei Brunsbüttel zur Kieler Förde bei Holtenau. Die Trasse stellt eine Verbindung von der Nordsee zur Ostsee her und bringt für Schiffe, die aus der Deutschen Bucht und der südlichen Nordsee für Ostseehäfen bestimmt sind, eine erhebliche Wegabkürzung. Der Kanal misst an der Oberfläche eine Breite von mindestens 162 Metern und eine Sohlenbreite von 90 Metern bei einer Sohlentiefe von elf Metern.

Den Kanal können Schiffe mit einer Länge von maximal 235 und einer Breite von 32,5 Metern nutzen. Der zulässige Tiefgang für Schiffe bis 160 Metern Länge und 20 Metern Breite beträgt 9,5 Meter. Über diesen Abmessungen wird der höchstzulässige Tiefgang nach einer Tabelle der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord berechnet. In Einzelfällen werden bei den „Großen Schleusen" in Brunsbüttel erhöhte Tiefgänge bis zu 10,4 Metern für die Fahrt von der Grenze der Zufahrt zum Nord-Ostsee-Kanal bis zum Hafen-Ostermoor zugelassen.

Schleusen befinden sich an den Enden des Kanals bei Brunsbüttel und bei Holtenau, und zwar je eine „große" und eine „kleine" Doppelschleuse. Die beiden Kammern eines Paares liegen parallel nebeneinander. In der Regel wird eine Schleuse für die Einfahrt, die andere für die Ausfahrt benutzt.

Außerhalb der Schleusen liegen die Vorhäfen, innerhalb der Schleusenanlagen erweitert sich der Kanal an beiden Enden zu geräumigen Binnenhäfen, in denen auch größere Schiffe an Kaimauern oder Dalben festmachen können.

Im Kanal gibt es zudem besondere Abschnitte, die dafür ausgelegt sind, das gegenseitige Passieren größerer Schiffe oder Fahrzeuggruppen zu ermöglichen - sie sind meist breiter und verfügen über Anlegemöglichkeiten. Die Verkehrszentrale Nord-Ostsee-Kanal in Brunsbüttel bestimmt im Rahmen ihrer Verkehrsregelung, welche Schiffe zu stoppen haben. Hierfür stehen zehn Bereiche und die Binnenhäfen in Brunsbüttel und Holtenau zur Verfügung. Die Kurven des Kanals haben zum größten Teil einen Halbmesser von mindestens 3000 Metern. Einige sind jedoch geringfügig stärker gekrümmt. Zehn Brücken führen mit mindestens 40 Metern Höhe über die Wasserstraße.

Kurzer Weg in den Ostseeraum

Militärische Planung hat heute gesamteuropäische Wirtschaftsbedeutung für Logistik

Der Nord-Ostsee-Kanal (NOK) wurde bis 1948 Kaiser-Wilhelm-Kanal genannt. Die im Ausland meist als „Kiel-Canal" bekannte Seeschifffahrtsstraße erfüllt auf nationaler wie europäischer Ebene eine wichtige wirtschaftliche Funktion: Der Schifffahrt wird mit der Zeit- und Kostenersparnis einer Kanalpassage die Möglichkeit eröffnet, leistungs- und wettbewerbsfähige Transportnetze im Ostseeverkehr zu realisieren.

Im europäischen Verkehrswegenetz trägt der Nord-Ostsee-Kanal außerdem maßgeblich zu der Entlastung der zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen stoßenden Landverkehrsträger Schiene und Straße bei. So bietet der Kanal eine wettbewerbsfähige wie umweltfreundliche Transportmittelalternative, um die weiterhin wachsenden Handelsströme in Europa zukünftig mit dem verstärkten Einsatz küstenparalleler Kurzstreckenschifffahrt zu bewältigen.

Foto: Wikimedia Commons/Robert Cutts

Die HMS Karlskrona der schwedischen Marine bei der Durchfahrt.

Der erste von Menschenhand geschaffene Wasserweg auf der cimbrischen Halbinsel war im 14. Jahrhundert der Stecknitz-Kanal, auf dem hauptsächlich Salz von Lüneburg nach Lübeck transportiert wurde. Erst 1784 entstand nach siebenjähriger Bauzeit die erste künstliche Wasserstraße, die einen größeren Gütertransport zwischen Nord- und Ostsee auf dem reinen Wasserweg ermöglichte und die der dänische König Christian eröffnete.

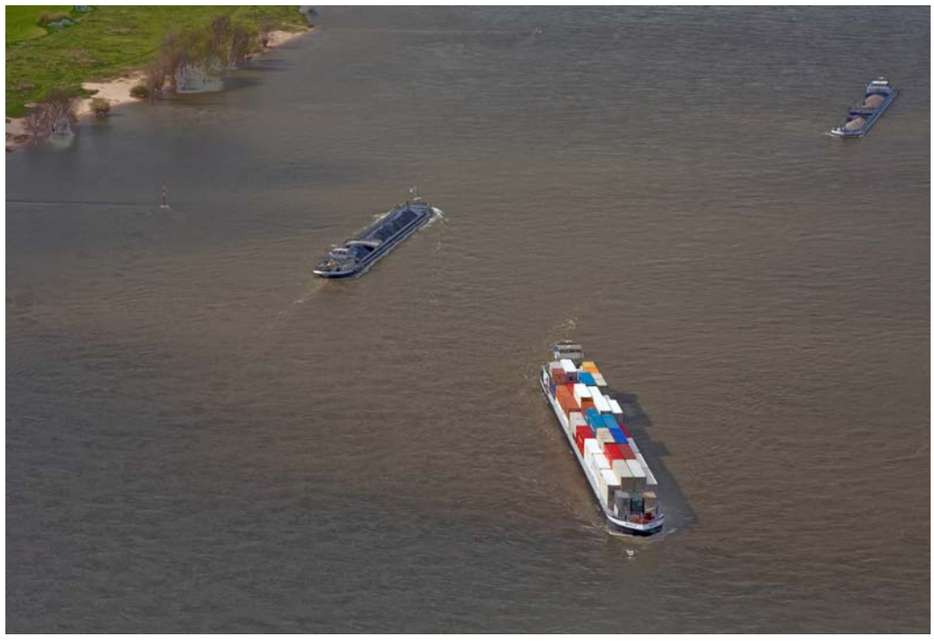
Der Schleswig-Holsteinische Kanal (auch Eiderkanal genannt) verfügte sechs Schleusen, begann in Holtenau und führte bis nach Rendsburg. Dort ging er in die Eider über. Mit der aufkommenden Dampfschifffahrt verlor er an Bedeutung: Er wurde zu klein und die Passage durch die sechs Schleusen zu umständlich. Der Weg um Skagen war zudem mit Dampfschiffen gefahrloser zu bewältigen als mit Seglern.

Militärische Aspekte führten dann in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu Bestrebungen des Reichskanzlers Otto von Bismarck, die Nordsee mit der Ostsee durch einen Kanal zu verbinden. Die in Kiel und Wilhelmshaven stationierten Kriegsflotten sollten eine kürzere Verbindung erhalten. Unter Mitbenutzung der alten Linienführung des Eiderkanals wurde dann in achtjähriger Bauzeit der Nord-Ostsee-Kanal errichtet. Am 20. und 21. Juni 1895 erfolgte die feierliche Eröffnungszeremonie mit Kaiser Wilhelm II.

Keine Gleichbehandlung gegeben

Bundesverband fordert Neubewertung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen

Eine Gleichbehandlung der Güterverkehrsträger Schiff und Schiene sei im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik des Bundesverkehrsministeriums immer noch nicht gegeben. Dies zeigten nach Meinung des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) die Ergebnisse der vom Ministerium in Auftrag gegebenen Untersuchung zur Optimierung sogenannter Langstreckenverkehre. Ausbaumaßnahmen an Flüssen und Kanälen sollen danach zukünftig keine Rolle mehr spielen, da ansonsten Nachteile für die Güterbahn zu befürchten wären. Der Bundesverband wies das Bundesverkehrsministerium auf die Ungereimtheiten der Untersuchung hin und forderte eine Neubewertung gefordert, die auch der zukünftigen europäischen Verkehrspolitik Rechnung trägt.



Eine faire Chance für den leistungsstarken Verkehrsträger Binnenschiff fordert der Verband.

In der Studie wurde unter anderem die „gezielte Beseitigung infrastruktureller Hindernisse beim Binnenschiffsverkehr" untersucht. Es konnte nachgewiesen werden, dass die Herstellung eines einheitlichen Profils bei den wichtigsten Wasserstraßen erhebliche positive Auswirkungen auf den besonders umweltfreundlichen Gütertransport per Binnenschiff hätte. Dennoch werde diese Maßnahme in der Untersuchung wegen der „zu erwartenden Modal-Split-Verschiebung zwischen Schiene und Binnenschiff", so die Gutachter, nicht weiter verfolgt: „Eine deutliche Verbesserung der Angebotsqualität der Binnenschifffahrt kann zulasten der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene auf parallelen Verbindungen gehen."

Bei der Untersuchung zur Verbesserung der Schieneninfrastruktur spielen diese Bedenken keine Rolle: Obwohl eine Verbesserung der Schieneninfrastruktur unmittelbare Wettbewerbsnachteile für das Binnenschiff mit sich bringt, da beide Verkehrsträger häufig in ähnlichen Marktsegmenten tätig sind, wird ein gezielter Aus- und Neubau des Gleisnetzes von den Gutachtern für eine besonders Erfolg versprechende Maßnahme gehalten, die weiter verfolgt werden sollte. Dadurch sich ergebende Modal-Split-Veränderungen zulasten der Schifffahrt bleiben in der Untersuchung unberücksichtigt. Das Gleiche gilt für mögliche Widerstände von Umweltschutzvereinigungen und Bürgerinitiativen, die nur im Bereich der Wasserstraßeninfrastruktur zu bedenken gegeben werden.

Der BDB hält deshalb eine Neubewertung der untersuchten Maßnahme „Gezielte Beseitigung infrastruktureller Hindernisse beim Binnenschiffsverkehr" für dringend erforderlich und lehnt einen alleinigen Aus- oder Neubau der Schieneninfrastruktur wegen der damit einhergehenden Benachteiligung der Schifffahrt strikt ab. „Gerade im Hinblick auf das soeben veröffentlichte Weißbuch Verkehr der Europäischen Kommission fordern wir das Bundesverkehrsministerium auf, bei infrastrukturellen Belangen für eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger zu sorgen", betont BDB-Präsident Dr. Gunther Jaegers. Im März 2011 kündigte die EU-Kommission in ihrem Weißbuch Verkehr an, gerade auf Langstrecken von über 300 Kilometern bis zum Jahr 2030 etwa 30 Prozent und bis 2050 sogar über 50 Prozent des Straßengüterverkehrs unter anderem auf das Binnenschiff verlagern zu wollen.

Urlaub vor der Haustür

Köln-Düsseldorfer startet durch in die neue Saison

Mit den ersten warmen Tagen hat der Kurzurlaub vor der eigenen Haustür wieder Saison, denn dann verkehren die Schiffe der Köln-Düsseldorfer wieder regelmäßig auf Rhein, Main und Mosel. Das neue Programm der mit dem Qualitätssiegel der „Kooperationsgemeinschaft ServiceQualität Deutschland" zertifizierten Schifffahrtsgesellschaft macht auch 2011 Lust auf einen Kurzurlaub zwischendurch.

Immer einen Ausflug wert: die Schiffe der KD.

Foto: Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG

Seit beachtlichen 185 Jahren beschert die KD ihren Gästen angenehme Stunden an Bord. Damit ist sie sogar eine der ältesten Aktiengesellschaften Deutschlands. Der druckfrische Fahrplan der KD liest sich wie Routenplaner, Reiseführer und Veranstaltungskalender in einem. Neben den klassischen Schiffstouren auf Rhein, Main und Mosel liefert die Gesellschaft abwechslungsreiche Freizeitideen für jedermann. So gibt es für Familien und Erholungssuchende ebenso etwas wie für Feierlustige, Aktivurlauber oder Kulturinteressierte.

Um sich für ihre Gäste noch breiter und komfortabler aufzustellen, beschert die KD in ihrem Jubiläumsjahr ihren Gästen einen aufsehenerregenden Neuzugang: Die MS RheinFantasie wird am 5. Mai in Köln getauft. Das Multifunktionsschiff kommt im Linienverkehr ebenso zum Einsatz wie für die vielen Party- und Themenfahrten der KD. Prädestiniert ist es darüber hinaus als zu mietende Veranstaltungslocation für Events jeglicher Art.

Zuwachs bekommen in diesem Jahr auch die beliebten KD-Kombitickets, denn mit der BUGA in Koblenz findet ein einmaliges Highlight am Mittelrhein statt. Mit den BUGA-Kombitickets können KD-Gäste das Bundesgartenschaugelände zu Wasser, zu Land und aus der Luft erleben. Das bewährte Kombi-Prinzip der KD gilt natürlich weiterhin zum Beispiel für Schiffstouren nach Königswinter, die wahlweise mit einem Besuch des Sea Life oder der Drachenfelsbahn verknüpft werden können.

Infos und Tickets unter der Rufnummer (02 21) 20 88-318 oder auf der neu gestalteten Website www.k-d.com. Der Internetauftritt präsentiert die Angebotsvielfalt der Schifffahrtsgesellschaft in benutzerfreundlicher Struktur und modernem Design. Er sorgt mit frischen Farben, lebendigen Fotos und einer übersichtlichen Gestaltung für Freizeitlaune.

Kostbares Nass aus dem Rheingrund

Stadtwerke Düsseldorf fördern entlang der Flussufer Trinkwasser von bester Qualität

Für viele von uns ist es eine Selbstverständlichkeit, die auf Knopfdruck aus der Wand kommt. Doch das Düsseldorfer Trinkwasser ist ein Lebensmittel von 1a-Qualität, das höchsten Ansprüchen genügt. Die Wasserwerke der Stadtwerke Düsseldorf versorgen täglich über 610.000 Menschen in Düsseldorf, Erkrath und Mettmann mit durchschnittlich 140.000 Kubikmetern – das sind 140 Millionen Liter – Trinkwasser. Das entspricht etwa 700.000 Badewannen von je 200 Litern Fassungsvermögen. Dabei schwankt die Tagesabgabe zwischen 120.000 Kubikmetern im Winter und bis zu 250.000 Kubikmetern an heißen Sommertagen. Doch auch dann gibt es keine Probleme: Die maximale Kapazität, die sogenannte Engpassleistung liegt bei etwa 252.000 Kubikmetern pro Tag. Zudem speichern zwei Behälteranlagen stets fast eine Tagesration von 125.000 Kubikmetern, die, um die Qualität aufrecht zu erhalten, täglich ausgetauscht wird.

Foto: Stadtwerke Düsseldorf

Die Wasserwerke in Düsseldorf fördern kostbares Wasser aus den Tiefen des Rheins..

In Deutschland darf nur Wasser als Trinkwasser aus der Leitung fließen, das strengsten Anforderungen genügt. Das Düsseldorfer Verfahren zur Wasseraufbereitung – eine Verbindung von natürlicher Reinigung und wirkungsvoller Technik – gewährleistet die ständig hohe Qualität des Trinkwassers.

Die zentrale Trinkwasserversorgung in Düsseldorf geht zurück auf das Jahr 1870. Heute versorgen drei Wasserwerke in Flehe, „Am Staad" und in Holthausen die Kunden. Ganz in der Nähe der Wasserwerke liegen Brunnen, die entlang des Rheinufers ein Rohwasser fördern, das zu rund einem Viertel aus Grundwasser und rund drei Vierteln aus versickertem Rheinwasser besteht. Das Flusswasser versickert am Boden in der Mitte der Rheinsohle und rinnt langsam landeinwärts. Mehrere Wochen dauert diese Uferpassage durch die bis zu 30 Meter dicken Sand- und Kiesschichten, in denen das Wasser zweifach gereinigt wird: Zum einen wirken Kies und Sand als mechanischer Filter, der Schmutz- und Trübstoffe zurückhält. Zum anderen bauen Mikroorganismen, das sind kleinste Lebewesen, eine große Zahl von Schadstoffen ab.

Dieser natürliche biologische Prozess führt auch dazu, dass sich die Bodenschichten nicht mit Schadstoffen zusetzen und damit in ihrer Wirkung erschöpfen. Wenn das Wasser an den Pumpen der Brunnen angelangt ist – man nennt es jetzt „Rohwasser" –, hat es bereits eine sehr gute Qualität. Dann wird es noch einmal technisch aufbereitet.

Damit das kostbare Nass auch jeden Bürger erreicht, durchzieht ein über 1700 Kilometer langes Leitungssystem das Versorgungsgebiet: Beginnend an den Wasserwerken mit Rohren von rund anderthalb Metern Durchmesser verästelt sich das Netz, bis es in jedem einzelnen Haus den Endverbraucher erreicht. Hier sind die Rohre nur noch etwa fingerdick. Die Leitungen werden regelmäßig kontrolliert, gereinigt und bei Bedarf erneuert. So erkennt man rechtzeitig Schäden, die mit der Zeit zu Undichtigkeiten und Netzverlusten führen könnten. Auch die Qualität des Wassers in den Leitungen wird ständig überwacht: Täglich werden an 20 verschiedenen Messpunkten Proben genommen und vom Labor untersucht. Alle Ergebnisse werden dokumentiert und durch das Gesundheitsamt bestätigt.

Wer Leitungswasser trinkt, verbraucht übrigens mehr Kalorien und kann leichter abnehmen.

Eine Schönheit mit schlechtem Ruf

Die Moorlilie ist die „Pflanze des Jahres 2011" und weist auf bedrohte Moore hin

Die Moorlilie (Narthecium ossifragum) ist bundesweit bedroht. Mit ihrer Wahl zur Blume des Jahres 2011 will die Loki-Schmidt-Stiftung nicht nur die Pflanze auszeichnen, sondern auch ihren Lebensraum, das Moor, ins Bewusstsein rücken. Denn auch dieser ist in Gefahr und die Moorlilie nur ein Beispiel für die vielen besonderen Lebewesen, die mit den Mooren zu verschwinden drohen.

Moorlilie ist ein poetischer Name für die sonst auch Beinbrech genannte Pflanze, die eigentlich gar nicht zu den Liliengewächsen zählt, sondern zu den Germergewächsen. Sie wächst in Hoch- und Heidemooren sowie in Übergangsmooren und Feuchtheiden mit Glockenheide, gelegentlich auch in Gagel- und Weidengebüschen sowie in Moorgräben. Feuchte bis nasse, nährstoffarme, saure, torfige Moorböden bevorzugt die Pflanze.

Foto: Wikimedia Commons/Guérin Nicolas

Verlockend schön und giftig: die Moorlilie.

Narthecium ossifragum wird 10 bis 30 Zentimeter hoch und verfügt über schmale, schwertförmige, grundständige Blätter. Im Juli und August trägt sie eine dicke Traube von Blüten, die stark würzig duften. Die sechs Kronblätter sind von außen grün, innen aber leuchtend gelb. Manchmal sind die Staubgefäße beinahe orangefarben.

Wie die Pflanze zu dem Namen Beinbrech kam, ist nicht geklärt. Eine Erklärung könnte sein, dass die Moorlilie früher für Knochenbrüche beim Weidevieh verantwortlich gemacht wurde. Doch war daran wohl weniger die Moorlilie im Speziellen schuld, sondern der wenig kalkhaltige Boden. Auf Dauer führte die calciumarme Ernährung bei den Tieren zu Knochenerweichung.

Doch nicht nur für Knochenbrüche wurde die seltene Moorblume verantwortlich gemacht. Die Blätter des Beinbrechs enthalten einen Giftstoff, der die Leberfunktion von Schafen stört. Durch diese Störung gelangen Abbauprodukte des Blattgrüns ins Blut der Tiere und sorgen dort für eine Lichtempfindlichkeit.

Doch nicht nur für Schafe und andere Tiere ist der Genuss der Pflanze gefährlich, auch für den Menschen ist die Moorlilie giftig.

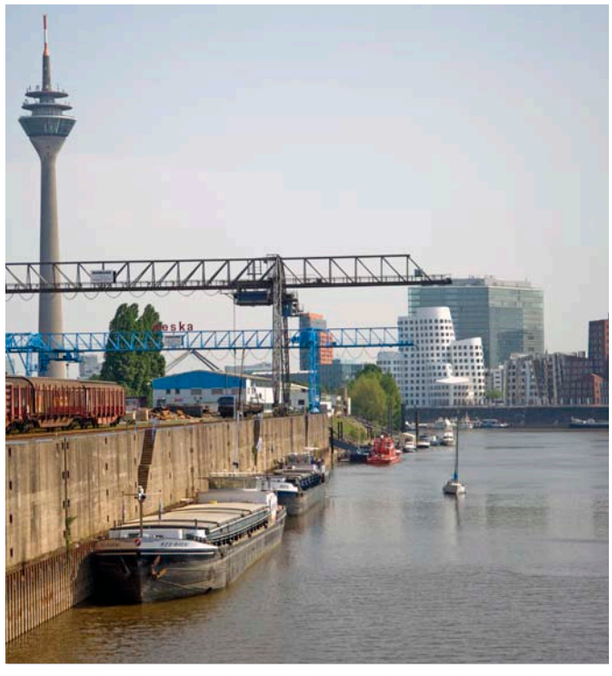
Eine breite Aufstellung

In der Landeshauptstadt sind die NDH an zwei Standorten aktiv

Der Haupthafen Düsseldorf zeigt – bei aller breiten Aufstellung, die sämtliche Standorte der Neuss Düsseldorfer Häfen auszeichnet – vor allem in den Gütergruppen Container, Stahl, Papier (unter anderem auch für die HafenZeitung) und Schüttgüter seine Stärken.

Rohr- und Autoverladung

Bei den Schüttgütern steht der Umschlag von Kohle, Koks und Gips im Vordergrund. Dafür stehen an den elf Kilometer langen Kaianlagen und den vier Hafenbecken zehn universell einsetzbare Krananlagen zur Verfügung.
Eine Besonderheit des Standorts Düsseldorf stellt der Automobilumschlag und speziell das mit Fahrzeugen verbundene Containerpacking dar. Aber auch Stahlrohre werden von hier aus zu Kunden in der ganzen Welt verschickt.



Der Düsseldorfer Hafen ist ein leistungsfähiger Standort.

Der Hafen Düsseldorf verfügt über eine Fläche von 170 Hektar, von denen 120 Hektar Land und der Rest Wasserfläche sind. Im Düsseldorfer Hafengebiet liegen 25 Kilometer Gleise, die 71 Schienenanlagen miteinander verbinden.
Der Hafen Düsseldorf-Reisholz ist der kleinste Standort der Neuss Düsseldorfer Häfen, weswegen diese Infrastruktur das Attribut „klein, aber fein" verdient. Die Lage direkt am Rhein macht die 1,3 Kilometer Kai ideal für den schnellen und unkomplizierten Umschlag zur Ver- und Entsorgung der starken Industrie im Düsseldorfer Süden unter anderem im umliegenden Gebiet.
Ein Schwerpunkt des Hafens liegt entsprechend auf dem Umschlag von Rohstoffen sowie halbfertigen und fertigen Produkten der Chemie und des Maschinenbaus. Zudem werden im Süden zumeist die Umschläge von entweder besonders großen und sperrigen oder extrem schweren Gütern abgewickelt. Zu den weiteren Besonderheiten gehören eine kleine, aber leistungsfähige Kohle-Umschlagsanlage inklusive Freilager sowie eine Umschlagplattform für Schwergüter. Für den Umschlag stehen an dem Kai zwei Krane zur Verfügung.

Bedarfsgerecht ausbauen

Zum einen wegen der vier Hektar Fläche auf dem Hafengebiet, zum anderen wegen der aufstrebenden Unternehmen in der Nachbarschaft, die verstärkt auf Transporte per Binnenschiff setzen, sowie wegen der günstigen Lage im Süden der Region Neuss-Düsseldorf entwickeln die NDH derzeit Strategien, wie der Hafen Reisholz weiter ausgebaut und zielgerichtet entwickelt werden kann. Dabei stimmen sich die Häfen, wie gewohnt, unter anderem sehr eng mit den umliegenden Firmen und deren Bedürfnissen ab.
In allen Bereichen der Neuss Düsseldorfer Häfen stehen den Kunden sogenannte ISPS-Anlagen zur Verfügung. Das ermöglicht die Abfertigung von Rhein-See-Schiffen an jedem Standort.

Alter Standort mit Perspektiven

Leistungsfähige Anlagen bieten im Rheinhafen Krefeld vielfache Möglichkeiten

Als leistungsfähiger Partner in der Logistikkette bietet der Rheinhafen Krefeld vielfältige Möglichkeiten zur Abwicklung des Güterumschlags. Das drückt sich schon in den Zahlen aus: Mit einem Gesamtvolumen von über vier Millionen Tonnen ist der Standort der viertgrößte öffentliche Binnenhafen in Nordrhein-Westfalen.
Seit 2007 firmieren die ehemaligen städtischen Hafen- und Bahnbetriebe Krefeld als Hafen Krefeld GmbH & Co. KG unter neuem Namen. Die Möglichkeiten des Rheinhafens Krefeld werden seit 2008 mit dem strategischen Partner Neuss Düsseldorfer Häfen konsequent weiterentwickelt.
Das verdeutlichen zwei Leuchtturmprojekte. Der Containerterminal am Hafenkopf ging im Oktober 2008 wieder in Betrieb und bietet auf über 30.000 Quadratmeter Fläche trimodalen Containerumschlag direkt am Ufer des Rheins.

Neue Projekte ergänzen die fest etablierten Krefelder Unternehmen im Rheinhafen.

Auf 150.000 Quadratmetern befindet sich am Wendebecken im südwestlichen Hafengebiet das ThyssenKrupp Stahl-Service-Center. Seit vergangenem Jahr bündelt der Standort die Flachstahl-Bearbeitung mit einem Volumen von bis zu 600.000 Tonnen jährlich.
Neben den Containerbrücken stehen zwei hafeneigene Krananlagen zum Massengutumschlag zur Verfügung. Der Uerdinger Kran dient neben dem hafeneigenen Umschlag auch als Reserve für den Chempark und ist mit unterschiedlichen Lastaufnahmesystemen bis zu zwölf Tonnen Hebeleistung ausrüstbar. Bei Realisierung des Projekts „Rheinblick" wird der Kran an seiner jetzigen Position aus der Nutzung genommen. Am Hafenkopf steht mit dem Kran Nr. 5 ein weiteres Umschlagmittel zur Verfügung, das bis zu fünf Tonnen heben kann. Die Position bietet sich vor allem zum Umschlag von sogenannten Bigpacks und Stückgut an.
Weitere mobile Hebezeuge zum Umschlag von festem Massengut stehen bei Unternehmen im Hafen zur Verfügung. Pumpanlagen für Flüssiggüter und Saugvorrichtungen für Getreide hält der Hafen zwar nicht selbst vor, sie sind aber bei verschiedenen Firmen im Hafengebiet installiert.
Schwergut und Projektladungen können an mehreren Punkten im Krefelder Hafen umgeschlagen werden. Am Wendebecken betreibt die Firma Felbermayr zwei Krane. Bis zu 450 Tonnen schwere Ladungen wurden bereits in Krefeld umgeschlagen.

Mühlen prägen seit Langem den Standort

Neusser Hafen wird seit Jahrhunderten erfolgreich als Umschlags-, Handels- und Produktionsstandort genutzt

Der ursprüngliche „Centralhafen Neuss" kann auf eine inzwischen 103 Jahre lange Geschichte zurückschauen. Der Umschlagsort beweist vor allem bei Schüttgütern aller Art seine Stärke. Daneben spielt das Handling von Containern, Fahrzeugen und Produkten aus der Ölmühlenindustrie eine wichtige Rolle.
Zudem zeichnet den Hafen aus, dass relativ viele Unternehmen die fast 18 Kilometer Kaianlagen nicht nur als Umschlagort nutzen, sondern auch direkt hier produzieren. Das bedeutet, dass sie nicht nur zahlreiche Rohstoffe – wie etwa für den traditionell starken Mühlenbereich – per Binnenschiff empfangen, sondern die daraus gewonnenen halbfertigen oder fertigen Produkte auch wieder per Wasserstraße oder Eisenbahn zu den Kunden in der Bundesrepublik sowie in ganz Europa versenden. Zudem bedingt die starke Ausrichtung auf produzierende Unternehmen Umschlaganlagen, die auf die besonderen Anforderungen entsprechend eingestellt sind. Allerdings sind die derzeit 30 Umschlaganlagen natürlich auch in der Lage, die Anforderungen eines traditionellen Massengut- und Containerhafens mit einem Schwerpunkt auf Mühlen, Baustoffe und Erz zu erfüllen.

Verkehrstechnisch beste Lage: Die Neusser Hafenbecken.

Die sechs Hafenbecken – neben den Hafenbecken 1 bis 5 noch der sie verbindende Rheinhafen – haben eine Ausdehnung von rund 73 Hektar Wasserfläche, dahinter liegen 280 Hektar Landflächen. Eine weitere Besonderheit stellen die beiden Containerterminal dar.

Tropische Früchte

Zu den Besonderheiten der Neusser zählt auch das Fruchtzentrum, in dem unter idealen Bedingungen tropische Früchte aus beinahe der ganzen Welt für den Weitertransport in die Region, aber auch ins europäische Ausland umgeschlagen, zwischengelagert und dann adressatengerecht neu zusammengestellt werden. Mit dem hafeneigenen Güterbahnhof verfügen die Züge der Neusser Eisenbahn über einen Anschluss an das Netz der Deutschen Bahn. Im Gegenzug nehmen sie hier die Waggons für die Hafenanlieger entgegen, die dann im Neusser Hafen über 53 Kilometer Gleis und 171 Weichenanlagen zugestellt werden. Dem Bahnhof verdankt der Hafen seine besondere Rolle als Drehkreuz des Kombinierten Verkehrs: Jeden Tag fahren von hier zahlreiche Züge in die nationalen und internationalen Netze.
Auch in Neuss hat ein Feuerlöschboot der Feuerwehr eine Anlegestelle, zudem unterhält das Wasser- und Schifffahrtsamt eine Außenstelle. Über die Straße besteht Anschluss zur Autobahn A 57, die in die Niederlande oder Richtung Süden führt, über die Südbrücke Richtung A 46 und A 3.
Und natürlich kann auch der Hafen Neuss mit einer ISPS-Anlage für die Abfertigung von Rhein-See-Schiffen aufwarten.

Bewährtes Zugpferd des Erfolgs der Häfen

Neusser Eisenbahn transportiert Güter national und international, bindet aber auch die Hafenfirmen an

Die Neusser Eisenbahn (NE) ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen des öffentlichen Verkehrs. Ihre rund 100 Mitarbeiter verbinden Engagement mit moderner Logistik und dem Know-how für den Eisenbahngüterverkehr. Denn die steigenden qualitativen Anforderungen des Verkehrsmarkts erfordern eine sinnvolle Auswahl der Verkehrsträger und innovative Transportlösungen.
Für die verschiedenen Aufgaben stehen die beiden Bahnhöfe Neuss Hessentor und Düsseldorf Hafen zur Verfügung. Insgesamt verfügen die Häfen über 80 Kilometer Betriebsgleise, 22 Kilometer Privatanschlussgleise und 274 Weichen, auf denen im vergangenen Jahr beinahe sechs Millionen Tonnen Güter bewegt wurden. Je nach Aufgabe können dafür 15 Triebfahrzeuge (Diesel- und E-Traktion) sowie 34 eigene Güterwagen eingesetzt werden. Zudem werden über 300 Güterwagen betreut.

An diesem leistungsfähigen Netz liegen unter anderem Autoumschlag- und Containerterminals. Zu dem weit gesteckten Leistungsspektrum gehört neben ihrem Anschluss an das Netz der Bahn auch Zugleistungen auf den öffentlichen Streckennetzen, internationale Ganzzugverbindungen im Kombinierten Verkehr, optimale Verbindungen zur Rheinschiene sowie Rangierleistungen in Anschlussbahnen. Aber auch Kooperationsverkehre mit anderen Eisenbahnunternehmen (auch in verschiedenen Zusammenschlüssen wie MAE-KAS) laufen erfolgreich.
Daneben sind die Männer der Neusser Eisenbahn Experten im trimodalen Güterumschlag auf der eigenen Infrastruktur, entwickeln Logistikkonzepte und –lösungen und setzen diese dann in enger Absprache und Zusammenarbeit mit den Kunden um, bei Bedarf einschließlich der für die Logistikkette erforderlichen Vor- und Nachläufe. Aber auch den Transport ergänzende Leistungen wie zum Beispiel die Vermietung von Flächen und Lagerhallen und der Lokeinsatz auf Bahnbaustellen gehören zum Repertoire der NE.
Die NE arbeitet dabei besonders eng mit der Abteilung Eisenbahninfrastruktur der NDH zusammen: Den beinahe 30 Mitarbeitern obliegt die Wartung und Instandsetzung von Oberleitungen, Gleis- und Weichentechnik. Dazu gehören unter anderem die Wartung und Instandsetzung im Bereich Bauwerke gemäß DIN 1076, der Leit- und Sicherungstechnik sowie von Lokomotiven und Güterwagen. Daneben kümmern sie sich um die Planung, Wartung und Bauüberwachungen von Eisenbahninfrastrukturanlagen sowie um die wagentechnische Untersuchungen.

Eine heiße Idee für Coils hat sich bewährt

Ambrogio transportiert im Nachtsprung 100 Grad warme Metall-Rollen über die Schiene nach Norditalien

Eine heiße Aufgabe löst die Neusser Mannschaft der italienischen Ambrogio-Gruppe: Die Logistikexperten transportieren 100 Grad heiße Alu-Coils, dicke Rollen mit Blech, von Alu Norf am Rhein zu den weiterverarbeitenden Betrieben in Norditalien in der Nähe von Mailand.

Die Aufgabenstellung vor rund 15 Jahren hatte es in sich: Früher wurden die heißen Alu-Coils in Norf aus der Produktion heraus erst einmal auf verschiedenen sogenannten Abkältungsplätze auf Transporttemperatur reduziert. Das kostete nicht nur eine Woche Zeit, sondern auch Lagerplätze und stellte zudem die innerbetriebliche Logistik vor große Aufgaben. Erst dann wurde das Metall auf Holzpaletten gelegt, Schrumpfhauben übergestülpt und auf den Weg geschickt.

Sicher und vor allem geschützt treten die Aluminium-Coils ihre Fahrt nach Norditalien an.

„Wir haben zunächst Tests in Spezialcontainern mit der Bahn gefahren", berichtet der Geschäftsführer der deutschen Niederlassungen, Siegfried Wendland. Zwar bedeutete das einmalige Investitionen in spezielle Container. Denn auf dem Weg von Versand bis Empfang darf sich die kostbare Fracht nicht auf unter 50 Grad abkühlen, damit die Rollen direkt in die Weiterverarbeitung gehen können und sich kein Schwitzwasser bildet.

Inzwischen hat sich das System auf Hunderten Fahrten bewährt: Auf der einen Seite stehen die Kosten für die Spezialcontainer. Auf der anderen Einsparungen durch eine geringere Wartezeit, heute nur noch 24 Stunden. Gleichzeitig können die Lagerflächen anderweitig genutzt werden, was auch die Ausgaben verringert. „Dazu sparen wir weit über eine Million Euro Verpackungsmaterial, außerdem Logistikkosten."

Möglich sei das Erfolgsrezept, so verrät Vertriebsleiter Michael Klöpper, aber nur, weil Ambrogio über die schnellsten Verbindungen nach Italien auf der Schiene verfügt: Waggons, die Neuss um 19 Uhr verlassen, erreichen am nächsten Tag um 16 Uhr Gallarate, um dann teilweise direkt zum Zielwerk zugestellt zu werden.

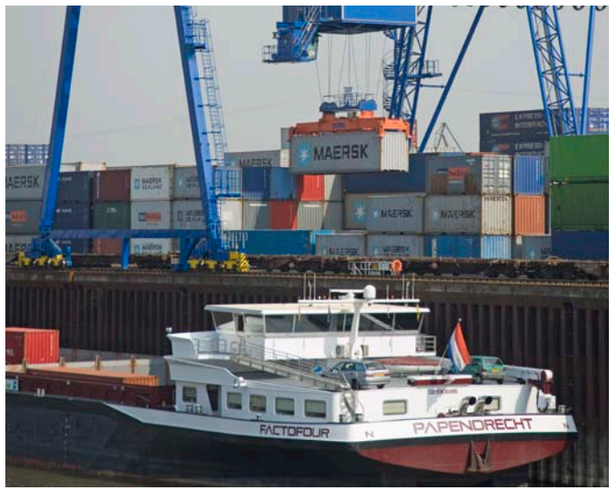
Gleichzeitig wurde ein Kreislaufverkehr aufgebaut: In Mailand entstehen aus dem Aluminium Getränkedosen und andere Gebrauchsgegenstände. Die anfallenden Stanzabfälle werden zu Ballen gepresst, nach England gefahren, zu zehn Tonnen schweren und sechs Meter lange Barren geschmolzen und wieder nach Neuss gebracht, wo sie erneut in die Produktion wandern. „Somit wird das Material zu 100 Prozent verwertet", freut sich Wendland über die Nachhaltigkeit der Logistikkette. „Das ist ein schöner Rundlauf, der nicht nur Kosten spart, sondern auch die Umwelt schont."

Volle Kraft auf erfolgreichem Kurs

Neuss Intermodal Terminal (NIT) sucht neue Mitarbeiter und überprüft einen Ausbau

Der Aufschwung der Wirtschaft, eine hervorragende Infrastruktur, ein überzeugendes Dienstleistungsangebot sowie bedingungslose Neutralität führten beim Neuss Intermodal Terminal (NIT) am Hafenbecken 5 zu einem wachsenden Volumen, wie Standortleiter Hans L. Lip erfreut berichtet. Deshalb sucht er jetzt neue Mitarbeiter. „Wir sind gut vorangekommen, haben neue Geschäfte gewinnen können – und steigende Verkehre bedeuten auch mehr Arbeit."

Neu ist seit Anfang März eine kontinentale Zugverbindung, die von Neuss aus über Mannheim Südosteuropa und dort vor allem die Türkei und Griechenland an die Region anschließt. Das intermodale Angebot des Unternehmens



Es brummt am Kai des Neuss Intermodal Terminal in Neuss.

Inter Ferry Boats (IFB) wird nachts in Neuss be- und entladen, weswegen Lip zusätzliches Personal im Gate-Bereich sucht, das dann in den Wechselschichtdienst mit eingebunden werden kann. Doch auch im kaufmännischen Bereich werden nach Möglichkeit erfahrene Spezialisten gesucht, die die eingespielte NIT-Mannschaft dabei unterstützen, die Zu- und Nachlaufverkehre zu organisieren. „Zudem haben wir mit den niederländischen Spediteur Distri Rail B. V. als großen regionalen Verlader gewonnen, für den wir verschiedene Zusatzdienstleistungen übernommen haben, wie etwa die Regionalverteilung per Lkw, die Planungen der Schiffsfahrten."

Zudem verfügt NIT jetzt auch über die Möglichkeit, eine neutrale Zugverbindung zwischen Neuss und Rotterdam anzubieten. „Es war von Anfang an eines unserer wichtigsten Ziele, als neutraler Dienstleister allen Interessenten mit höchstem Engagement zur Seite zu stehen", betont der Leiter. „Und in den letzten drei, vier Monaten, auch bei der Akquise der neuen Verkehre, haben wir die Erfahrung gemacht, dass wir uns diese Position inzwischen erarbeiten konnten. Das freut uns sehr." Daneben ist es sein Ziel, kurzfristig andere Reedereien an das Terminal zu binden – und der Niederländer ist zuversichtlich, dass er in den kommenden Monaten auch konkrete Namen nennen kann.

Dabei richtet sich das Angebot immer nach den individuellen Wünschen der Kunden: „Auch wenn das Volumen steigt, bleibt unsere Aufstellung im Markt der reine Transport per Binnenschiff, Zug oder Lkw. Hier bieten wir unseren Kunden maßgeschneidert alles das, was sie nicht leisten können oder wollen."

Mit dem Wachstum vor Ort sowie der weltweiten Wirtschaftsströme prüft Lip derzeit auch, ob die Erweiterungspläne und -möglichkeiten des Terminals eventuell noch schneller, als geplant, realisiert werden können.

Ein großer Bruder für Krefelder „Big Rocky"

Österreichische Unternehmensgruppe Felbermayr engagiert sich jetzt auch an der Rheinschiene mit Know-how

Der Rheinhafen Krefeld hat sich bereits einen hervorragenden Namen und einen festen Platz in der Liste der Schwergut-Umschlagsplätze erarbeiten können. Mit der Verladung eines 370 Tonnen schweren Transformators wurde Ende März ein neues Kapitel in der Erfolgsgeschichte aufgeschlagen: Für den Hub von der Krefelder Hafenbahn auf ein Binnenschiff kam erstmals ein riesiger Raupenkran zum Einsatz, der die bisher installierte Anlage „Big Rocky" ergänzt. Der neue Kran gehört dem österreichischen Schwerlastspezialisten Felbermayr, der auch „Big Rocky" von dem Krefelder Unternehmen Klösters übernahm. Felbermayr fügte damit seinem Standortnetz einen weiteren Knotenpunkt hinzu.

„Schon bisher waren wir mit dem Felbermayr-Schwerlasthafen in Linz für den trimodalen Umschlag bestens gerüstet", erläutert Prokurist Norbert Altmeyer. „Nach wie vor können dort auf einer Freifläche von 220.000 Quadratmetern Schwergutkomponenten von bis zu 600 Tonnen und mehr umgeschlagen und gelagert werden. Weiter stehen 55.000 Quadratmeter Schwerlasthallen als Lager und Produktionsfläche zur Verfügung", so Altmeyer. „Als Betreiber im Schwer- und Schüttguthafen Krefeld erweitern wir nunmehr als internationaler Transport- und Hebetechnik-Dienstleister am Rhein unsere Möglichkeiten. Damit sind wir, ergänzend zu Österreich, jetzt auch in Deutschland als Full-Service-Dienstleister im Sinne von Transport, Umschlag und Lagerei tätig. Unseren Kunden bringt das Gesamtlösungen und größtmögliche Flexibilität."

Insgesamt stehen in Krefeld 15.000 Quadratmeter Lagerfläche und 5000 Quadratmeter Arbeitsbereich zur Verfügung. Der gigantische Raupenkran verfügt über eine Kapazität von bis zu 500 Tonnen, die auf einer entsprechend verstärkten Kaimauer für den Einsatz von Mobil- und Raupenkranen ruht. „Bis Rocky" kann bis zu 200 Tonnen heben. Von dem 124 Meter langen Kai können die Güter auf Schiene, Straße und Wasser weiter transportiert beziehungsweise angeliefert werden.

Die österreichische Felbermayr Holding GmbH ist die Dachorganisation für 16 Tochtergesellschaften, deren Tätigkeitsschwerpunkte sich im wesentlichen auf Transport- und Hebetechnik sowie Tief- und Hochbau konzentrieren.

Verkehrsadern werden verknüpft

Jetzt starten an der Floßhafenstraße in Neuss Bauarbeiten – bessere Verbindung

Nicht nur an den Hafenbecken wird der Standort Neuss fit für die Zukunft gemacht. Auch die Stadt leistet einen Betrag und beginnt in diesen Tagen mit einem ganz wichtigen Projekt für die Häfen: der Anschluss der Floßhafenstraße an den Willy-Brandt-Ring. Das soll, so die Prognose des Tiefbauamts, eine „erhebliche Verbesserung" bringen.

Vorher allerdings sind es vor allem Einschränkungen, die den Lkw- und Pkw-Verkehr prüfen werden. Andreas Galland, Leiter des Amts für Wirtschaftsförderung bei der Vorstellung der Pläne und Daten vor Hafenanliegern: „Es wird in der Bauphase bis Ende 2012 nicht zu umgehen sein, dass der Verkehr nicht so gut läuft wie vorher und schon gar nicht so, wie er es später tun soll." Tiefbauamtsleiter Gerd Eckers versprach, die Störungen auf das absolute Minimum zu reduzieren. Dazu dient eine minutiöse Planung, die auch wichtige Eckdaten wie Schützenfest und Karneval berücksichtigt.

Die ersten Bauarbeiten an der Floßhafenstraße haben begonnen.

Die Bauarbeiten werden auf der West- und Ostseite zeitgleich durchgeführt. Auf der Westseite werden eine Auf- und Abfahrtsrampe ähnlich wie bei einer Autobahn erstellt. Während der Bauphase ist die verkehrliche Anbindung an das Hafengebiet durch eine Hilfsfahrbahn sicher gestellt. Auf der Ostseite wird eine tangentiale Abfahrtsrampe gebaut.

Ziel ist es, dabei nicht nur diese östliche Innenstadtumgehung zu stärken: Auch diese beiden für die regionalen und überregionalen Verkehrsadern sind dann verbunden.

Und wenn es doch einmal Probleme gibt oder die Bürger und Anlieger Fragen haben, so stehen die Mitarbeiter des Teams unter der Telefonnummer (0 21 31) 90 66 69 fast immer zur Verfügung. „Wir freuen uns über jede Anregung und hoffen, dass wir möglichst jedem weiter helfen können", betont der Amtsleiter.

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*

Rückkehrer

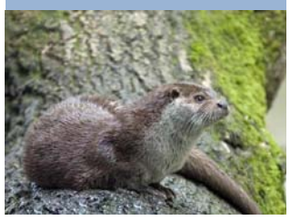


Foto: Wikimedia Commons / Bernard Landgraf

Erstmals seit 50 Jahren haben automatische Beobachtungskameras wieder rund zehn Fischotter in Nordrhein-Westfalen nachgewiesen. Sie galten in unserem Bundesland als ausgestorben. Die geschützten nachtaktiven und hochintelligenten Marder sind wahrscheinlich aus Niedersachsen an einige Bäche im Münsterland eingewandert – allerdings ist nicht bekannt, wie sie die zwischen den Gebieten liegenden 180 Kilometer Distanz zurücklegten.

Straftäter

Am Karfreitag bekam die Polizei in Neuss den Hinweis, das sich auf einem Schrotthandel im Hafengelände Diebe aufhalten würden. Auf dem Firmengelände nahmen die eingesetzten Polizeibeamten zwei Personen fest, die bereits circa 100 Kilogramm Schrott zum Abtransport bereitgelegt hatten.

Informationen

Nach zwei erfolgreichen Probeläufen startete die „Hafen-Zeitung" im August 2007, mit der die Neuss Düsseldorfer Häfen in Zusammenarbeit mit den Unternehmen der Hafenwirtschaft inzwischen alle zwei Monate umfassend die Nachbarschaft und alle Interessenten informieren. Die bisherigen Ausgaben finden sich auch im Internet unter www.hafen-zeitung.de – ebenso wie natürlich die jeweils aktuelle Ausgabe.
Wenn Sie, liebe Leser, Anregungen, Ideen, Vorschläge für eine Geschichte und Wünsche haben, so freut sich die Redaktion unter der E-Mail-Adresse redaktion@hafen-zeitung.de über eine entsprechende Nachricht.

Hocheffiziente Energieerzeugung

Stadtwerke Düsseldorf konnten nach einem schwierigen Jahr ein gutes Ergebnis vorlegen

Foto: Stadtwerke Düsseldorf AG

Die Stadtwerke fällten im vergangenen Jahr wichtige Entscheidungen für die weitere Entwicklung.

Die Stadtwerke Düsseldorf behaupteten sich auch im Jahr der ausklingenden Weltwirtschaftskrise in allen wichtigen Geschäftsbereichen. Der Bilanzgewinn 2010 liegt mit rund 61,1 Millionen Euro auf Planniveau, das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit mit 90 Millionen Euro leicht unter dem Vorjahreswert. Während der Trinkwasserverkauf im Vergleich zum Jahr 2009 konstant blieb, gestaltete sich der Energieverkauf insgesamt leicht rückläufig. „Wir haben noch im ersten Halbjahr des vergangenen Jahres die Auswirkungen der Wirtschaftskrise deutlich spüren können, zum Beispiel durch Kurzarbeit bei unseren Kunden. Weitere Faktoren waren die steigenden Bezugskosten für Primärenergie und die stagnierenden Erlöse für unseren Strom im Großhandel. Insbesondere durch ein konsequentes Sparprogramm ist es uns gelungen, trotz aller Widrigkeiten ein gutes Ergebnis für 2010 zu erzielen und damit die Grundlage für die anstehenden hohen Investitionen in Zukunftsenergien zu festigen. So haben wir wichtige Projekte für unser Unternehmen wie die Gründung unserer ‚grünen Tochter' Grünwerke GmbH erfolgreich umsetzen können", bilanziert Dr. Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf. Mit Blick auf die zukünftige Entwicklung des Unternehmens fiel eine Vorentscheidung für die Errichtung eines hocheffizienten Erdgaskraftwerks auf der Lausward. „Wir möchten in engem Dialog mit der Landeshauptstadt das effizienteste und umweltschonendste Erdgaskraftwerk errichten, das sich wirtschaftlich darstellen lässt. Unser Ziel ist es, noch in diesem Jahr über diese Investition zu entscheiden", erklärt Dr. Brockmeier.

Ein sehr emotionaler Abschied

Kölner Hafenchef Dr. Rolf Bender mit einem bewegenden Bankett verabschiedet

Viele Gäste nutzten die Gelegenheit für einige persönliche Worte.

Mit einem bewegenden Bankett verabschiedete sich der Aufsichtsrat von Dr. Rolf Bender, langjährigem Sprecher des Vorstandes der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Zahlreiche Redner nutzten die Gelegenheit, um die vielfältigen Verdienste und die allgemein hohe Wertschätzung des „Doc" zu würdigen, wie er im Hafen genannt wurde. Der Geehrte wiederum dankte in einer sehr persönlichen und emotionalen Rede Mitarbeitern ebenso wie seinen Weggefährten.
Seit der Gründung im Jahre 1992 hatte Dr. Rolf Bender die HGK mitgeprägt. Der Betriebswirt trug erheblich dazu bei, drei Einzelunternehmen zu einem erfolgreichen Gesamtunternehmen zu verschmelzen. Seit November 1994 arbeitete Dr. Bender als Vorstand der HGK, also mehr als 16 Jahre lang. Seit dem 1. Februar 2004 war er Vorstandssprecher. In seine Dienstzeit fallen die Entwicklung des Rheinauhafens als neues Stadtviertel und die Umstrukturierung der HGK ab 2002. Mit dem Ausbau des Godorfer Hafens, dem Bau eines Terminals für den Kombinierten Verkehr im Kölner Norden sowie der geplanten Kooperation mit der NDH brachte Dr. Bender wichtige Zukunftsprojekte mit auf die Schiene.
Dabei erwarb sich Dr. Rolf Bender viel Anerkennung und Respekt. „Ihr Wirken für die HGK und den Stadtwerke-Köln-Konzern wird nicht nur Spuren, sondern satte Furchen hinterlassen", sagte die Kölner Bürgermeisterin Elfi Scho-Antwerpes während der offiziellen Abschiedsfeier. Der Hafen sei heute ein essenzielles Stück Infrastruktur für Stadt und Region. Aufsichtsrat Franz-Josef Knieps ergänzte: „Sie haben dazu beigetragen, dass die HGK die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs erfolgreich genutzt hat." Und der Betriebsratsvorsitzende Matthias Linzbach betonte: „Sie hatten immer ein offenes Ohr und haben sich unserer Sorgen immer angenommen. Wir lassen Sie nur ungern gehen."