Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | OKTOBER 2013

Siegfried Wendland hat eine neue Verkehrsverbindung geknüpft Seite 9

Ticker: Zum Geburtstag Geschenke gemacht +++ Neue Serie: Die Häfen in NRW +++ Cargill setzt auf Umweltschutz +++ Hafennutzung versus Städtebau +++ Bilanz des ersten Jahres: RheinCargo ist gut gestartet +++ Ganzzug nach Polen +++

Alle Aktivitäten bündeln

Öffentliche Binnenhäfen beschließen Häfen NRW auf Jahrestagung in Mainz

Zu ihrer Jahresversammlung trafen sich die 87 Mitgliedshäfen des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen in diesem Jahr in Mainz in Sichtweite der Main-Mündung in den Rhein. Neben Berichten aus Ausschüssen und Arbeitskreisen standen auch wichtige Beschlüsse auf der Tagesordnung: So stimmten die Delegierten einstimmig für die Fusion der beiden bisherigen Arbeitsgemeinschaften Kanalhäfen Nordrhein-Westfalen und öffentlicher Rhein-Häfen im Lande Nordrhein-Westfalen zu der neuen Arbeitsgemeinschaft Häfen NRW. Den Vorsitz teilen sich Friedrich Weege vom Hafen Hamm und Ulrich Schnaake von der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH. Ziel ist es, mit einer Stimme gegenüber Kunden, verladende Wirtschaft, Industrie und Handel aber auch Politik und Verwaltung zu sprechen sowie Kräfte und Ideen zu bündeln.

Am zweiten Tag lud der BÖB gemeinsam mit der Regionalgruppe Rhein, Mittelrhein, Rhein/ Neckar, der Bundesvereinigung Logistik zum zweiten Verkehrslogistikforum ein. Fachkundige Referenten aus allen Bereichen der Branche beleuchteten Ausblicke zu den politischen Rahmenbedingungen wie der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung ebenso wie Prognosen der Verkehrsentwicklung. „Wir erwarten von der Bundesregierung einiges", mahnte Franz Josef Reindl von den Hafenbetrieben Rheinland-Pfalz GmbH und Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Häfen Rheinland-Pfalz/Saarland in seiner Begrüßung. Nicht zuletzt, weil das Thema bei allen Parteien im Ranking gestiegen sei. Bewährte Best-Practice-Lösungen aus Handel und Industrie sowie Experten zu Herausforderungen der Zukunft schlossen das gelungene Forum ab.

Auszeichnung

Foto: Port of Kiel

Im Rahmen der diesjährigen „Sprottenback", der gesellschaftlichen Traditionsveranstaltung der Unternehmen der Kieler Hafenwirtschaft, wurde der Hafenpreis 2013 an Claudia Roller, langjährige Vorstandsvorsitzende von Hamburg Hafen Marketing e. V. (HHM), verliehen.

Begrüßung

Foto: Hochschule Neuss

Ende September fand in der Hochschule Neuss die Semestereröffnung für die Studenten des Wintersemester 2013 statt. 81 dual Studierende und zehn berufsbegleitend Studierende beginnen in diesem Jahr an der Hochschule Neuss (am Markt) ihr Studium und wurden von Prof. Otto Jockel begrüßt.

Frostsicher

RheinCargo bittet Mieter, Werkstätten sowie die Büros, die Wasserentnahmestellen im Außenbereich der Immobilien-Objekte bis spätestens Ende der 44. Kalenderwoche winterfest zu machen. Diese sollten auf jeden Fall abgesperrt und entleert werden, um Rohrbrüche zu vermeiden. Ferner wird gebeten, alle sonstigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, um witterungsbedingte Schäden zu vermeiden. Also Dachluken und Kellerfenster zu schließen sowie die Heizung auf Frostsicherung einzustellen.

Herbstlicher Geburtstagsglanz

Foto: © Düsseldorf Marketing & Tourismus GmbH

Die Feierlichkeiten anlässlich des 725-jährigen Geburtstages der Landeshauptstadt Düsseldorf erreichten mit dem Bürgerfest einen weiteren Höhepunkt. Immer im Mittelpunkt auch der Rhein. Denn der große Fluss hatte noch größeren Einfluss auf die Entwicklung der Stadt.

Kampagne

Die ausgesprochene Kundenorientierung bildet die Grundlage für die neue internationale Branding-Kampagne, die am 1. Oktober vom Antwerpener Hafen eingeführt wurde: „Everything is possible at the port of Antwerp". Die Kampagne soll vor allem die Can-do-Mentalität des Hafens betonen.

Ein Zeitproblem

Was jetzt von den Beteiligten als der große Befreiungsschlag für die Betuwe-Route verkauft wird, hätte schon vor zehn Jahren umgesetzt werden müssen. Was wir in den letzten Jahren gerade in NRW gemacht haben war richtig, keine Frage. Aber es kommt spät, vielleicht zu spät. Und es kommt langsam.

Wir haben ein Zeitproblem. Alle Mittel im Verkehrswegeplan sind vergeben. Nicht einmal die Instandhaltungsinvestitionen kriegen wir hin, wie mein Kollege immer wieder sehr deutlich machen muss.

Deshalb benötigen wir einen Paradigmenwechsel. Statt uns gegenseitig den Schwarzen Peter zuzuschieben müssen wir erreichen, dass die Industrie die neuen Verkehrswege die sie braucht auch bezahlt. Eine sehr sinnvolle Investition in die erforderlichen Kapazitäten für Wachstum und weitere Wertschöpfungstiefe bei gesicherter Qualität der Leistung. Fachleute haben ausgerechnet, dass sich jeder in Infrastruktur investierte Euro um ein Vielfaches direkt und noch mehr indirekt auszahlt. Um so mehr, wenn man entlang einer Route mit beinahe garantierten Wachstumsraten liegt. Es ist nicht so, dass wir eine Wahl haben: Unsere Nachbarn bauen längst nicht mehr auf deutsche Zusagen. Um die erwarteten Mengen und Zuwächse auf den gewünschten Verkehrsträgern Bahn und Schiff bewegen zu können, haben diese in den letzten Jahren mit Milliardenaufwand neue Trassen und Korridore errichtet. ULRICH GROSS

Nur gemeinsam

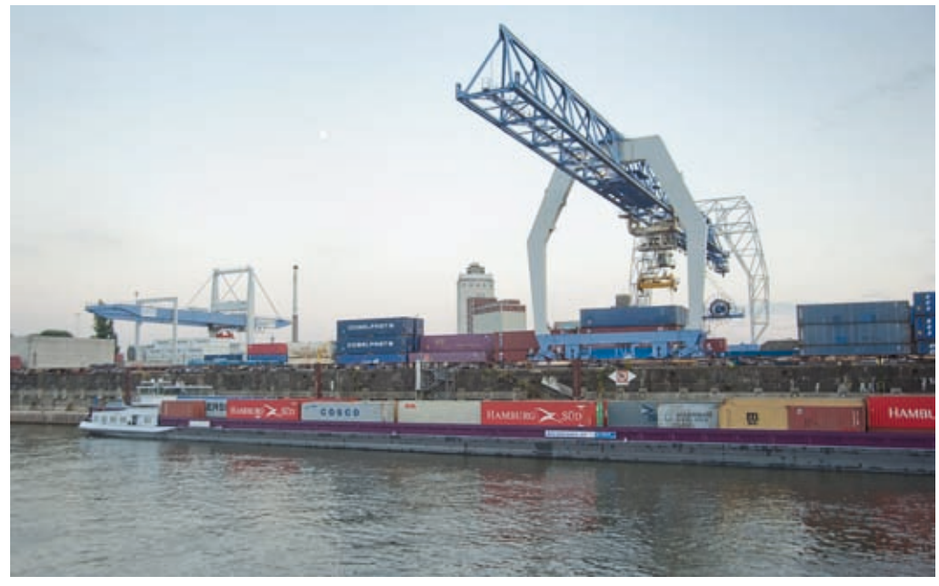
Wer heute die Landeshauptstadt besucht und einen Spaziergang entlang des schmucken Altstadtufers unternimmt, wird sich kaum vorstellen können, dass noch in den 70er Jahren unterhalb des Schlossturmes Umschlagsleistung erbracht wurde.

Die Firmen und Geschäfte, die Wirtschaften und Betriebe vor allem auch in der benachbarten Altstadt waren auf die Versorgung über die Wasserstraße angewiesen. Und so mancher sehnt sich heute hin und wieder nach der „guten alten Zeit", als sich auch deswegen deutlich weniger Lastwagen ihren Weg durch die Straßen bahnten.

Seitdem unsere Kräne aus der Altstadt verschwunden sind, ist aber auch der Hafen aus dem Bewusstsein der Bevölkerung gewichen. Leider, muss man sagen. Denn wir in Nordrhein-Westfalen sind Logistikstandort, Verkehrsland und Wirtschaftsstandort. Und deshalb auf eine funktionierende Infrastruktur angewiesen. Das ist, wie in diesen Tagen die Kammern und die Industrie immer wieder betonen, natürlich zum einen der Zustand von Straßen und Autobahnen, Gleisanlagen und Wasserstraßen. Es ist aber auch eine Aufgabe, die wir Häfen uns bei aller Schwierigkeiten wegen knapper Kassen und enger Mittel auf die Fahnen geschrieben haben: Den adäquaten Erhalt und, wo nötig, zielgerichteten Ausbau unserer Anlagen und Umschlagsmöglichkeiten. Das aber, so haben die vergangenen Jahre gezeigt, geht nur gemeinsam mit allen Beteiligten im Konsens. RAINER SCHÄFER

Als Thema angekommen

Infrastrukturminister lobt die Kooperation an den Wasserstraßen



„Politik muss mehr auf die Binnenschifffahrt setzen." Mit einem klaren Bekenntnis begann Jürgen Häfner, Staatssekretär im Ministerium des Inneren für Sport und Infrastruktur in Mainz sein Grußwort des Verkehrslogistikforums 2013.

Die Wasserstraße Rhein bezeichnete er als ein Alleinstellungsmerkmal. Sie sei nicht nur ein bedeutender Verkehrsweg, sondern ihre Ufer auch Schwerpunkt der industriellen Ansiedlung. Neben dem Erhalt und Wachstum bestehender Unternehmen seien Wasserstraßen zudem ein wichtiger Faktor für die Neuansiedlung von Firmen. „Je besser ein Land in dem Bereich aufgestellt ist, desto besser kann man sich im Wettbewerb der Länder behaupten." Das gelte im übrigen nicht nur national, sondern auch international.

„Dass Sie mit der Finanzierung der Infrastruktur nicht zufrieden sind ist verständlich", erklärte Häfner angesichts einer von einer Fachkommission ermittelten Unterfinanzierung im Verkehrsbereich von 7 Mrd. Euro jährlich. Allerdings seien Infrastruktur und Logistik inzwischen über die meisten Parteigrenzen hinweg als ganz zentrales Thema für eine Industrienation angekommen. Ebenso wie die Wichtigkeit der umweltfreundlichen Verkehrswege Schiene und Wasserstraßen. „Mein Fazit lautet: Wir brauchen eine klar bessere Finanzierung, dauerhaft. Wir haben entsprechende Einnahmen, müssen in der politischen Diskussion aber die Bedeutung von Infrastruktur im Ranking nach oben verschieben und das ist uns teilweise schon gelungen. Aber wir sind noch lange nicht dort, wo wir hinwollen. Die Binnenschifffahrt und die Häfen haben aber in der Binnenschifffahrt einen großen Vorteil, nämlich dass es eine sehr gute Kooperation gibt. Zwischen den Ländern, den Häfen und den Unternehmen."

Diskussion über den Rheinkorridor

Die Verkehrsminister der vier Rheinanlieger-Länder Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Hessen werden am 18. November mit dem Bundesverkehrsminister zu einer ganztägigen „Länderkonferenz Rhein - die Verkehrs- und Logistikachse Deutschlands" zusammenkommen. Mit Fachexperten aus Hafen-, Logistik- und Export orientierten Unternehmen werden sie über die Bedeutung des Rheinkorridors für die Transport- und Logistikketten auf dem Rhein und auf der Schiene diskutieren.

Initiiert wurde die Länderkonferenz vom Minister Roger Lewentz. „Großschifffahrtsstraßen, Binnenhäfen, wichtige Eisenbahnmagistralen und ein dichtes Fernstraßennetz machen den Rheinkorridor zu einem sehr attraktiven Logistik- und Wirtschaftsstandort. Dieser Korridor hat eine immense wirtschaftliche Bedeutung für ganz Deutschland und Europa. Die Rheinanlieger-Länder haben angesichts des absehbar starken Anstiegs an Transportaufkommen in den kommenden Jahren deshalb ein vitales Interesse an einem leistungsfähigen Ausbau."

Die Industrie- und Handelskammern schlagen einig wie selten Alarm. Eine neue Umfrage belegt, dass viele Unternehmen sogar einer Anhebung der Maut zustimmen würden, wenn sich der Infrastrukturzustand verbessert

Firmen beklagen „Politikerversagen“

Der Staat hat seine Hausaufgaben nicht gemacht und dabei den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sträflich vernachlässigt. Er muss deshalb deutlich mehr Mittel als bisher in die Verkehrsinfrastruktur investieren. So lautet das zentrale Ergebnis einer Umfrage der Industrie- und Handelskammern im Rheinland, an der sich rund 1.200 Unternehmen beteiligt haben. Dieses eindeutige Signal von über 90 Prozent der Unternehmen, die an der Befragung teilgenommen haben, sollte die Politik veranlassen, so die Verfasser, ihren Ankündigungen nunmehr Taten folgen zu lassen, so die Schlussfolgerungen von fünf IHKen.

Von den antwortenden Unternehmen am Mittleren Niederrhein sind 85 Prozent der Meinung, dass die Hauptverkehrsstraßen gerade einmal ausreichend bis schlecht sind. Zur Verbesserung der Situation sehen fast 70 Prozent der hiesigen Unternehmen das Land NRW oder den Bund in der Pflicht: Durch zusätzliche Landes- oder Bundesmittel soll der Verkehrswegebau finanziert werden.

„In den nächsten 15 Jahren benötigen wir jedes Jahr zusätzlich 7,2 Milliarden Euro, um das bestehende Verkehrsnetz wieder auf Vordermann zu bringen, und zwar ohne Neu- und Ausbau“, so Ulf Reichert, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Köln, die turnusgemäß die Geschäfte der IHK Initiative Rheinland führt. Dabei wünschen die Unternehmen ganz eindeutig, dass das Geld nicht derjenige bekommt, der am lautesten schreit. Vielmehr soll es in die Regionen mit der höchsten Verkehrsintensität fließen – und das ist nun einmal Nordrhein-Westfalen und dabei ganz besonders das Rheinland. Voraussetzung, um vom Bund Geld abzurufen, ist allerdings, Verkehrsprojekte auch baureif zu machen. „Da hinkt NRW zum Beispiel gegenüber Bayern noch deutlich hinterher“, so Kurt Schmitz-Temming, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Bonn/Rhein-Sieg und Projektleiter der rheinischen Industrie- und Handelskammern.

Zwar nimmt der Bund jährlich mehr als 50 Milliarden Euro aus dem Verkehr ein. Für Unterhalt, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur stellt er aber nur zehn Milliarden jährlich zur Verfügung. Davon nur etwas über sechs Milliarden für Autobahnen und Bundesstraßen. „Mangels Zweckbindung werden mit dem ganz überwiegenden Teil der Einnahmen andere Löcher im Haushalt gestopft“, so Reichert. „Es ist jetzt an der Zeit, dass der Staat seine Verantwortung für funktionierende und leistungsfähige Infrastrukturen wahrnimmt.“

Seit vielen Jahren wird die Verkehrsinfrastruktur im Rheinland verschlissen und der Nachholbedarf ist enorm, wie auch im Rest der Republik. „Wir können uns einen täglichen Substanzverzehr von 13 Mio. Euro nicht mehr erlauben“, erklärt Wolfgang Stromps, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Logistik der IHK Mittlerer Niederrhein. „Diesen Verlust in Zukunft wieder aufzuarbeiten, wird um etliches teurer. Es heißt also: Jetzt handeln.“

Der Sanierungsstau muss abgearbeitet werden. Daneben gilt es aber auch, vorhandene Verkehrsengpässe und Lückenschlüsse zu beseitigen. Konkret für den Niederrhein bedeutet das: Die A 57 muss von der Anschlussstelle Kamp-Lintfort bis Köln-Nord durchgehend sechsspurig ausgebaut werden. Ebenfalls auf sechs Spuren muss die A 61 mindestens bis zum Kreuz Mönchengladbach-Nord erweitert werden. Im Bereich Schiene ist der durchgehende zweigleisige Ausbau der Schienenstrecke Venlo-Köln notwendig, genauso wie der Bau des Eisernen Rheins, also der Schienenstrecke von Antwerpen nach Krefeld bis zum Ruhrgebiet auf Grundlage des Landtagsbeschlusses zur A 52er Variante. „Und da wir Deutschlands dominierende Binnenhafen-Region sind, muss die Anhebung des Wasserstands auf dem Rhein von 2,50 auf 2,80 Meter über Krefeld hinaus zumindest bis Köln/Bonn weiter vorangetrieben werden“, betont Stromps.

Für das Zusammenspiel der Verkehrsträger ist eine einwandfreie Infrastruktur erforderlich.

Täglich kämpfen die Unternehmen mit der Erfüllung ihrer Liefer- und Produktionsverpflichtungen. Diese Probleme haben dazu geführt, dass etwa jedes dritte Unternehmen sogar eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen (34,9 Prozent) beziehungsweise auf alle Lkw ab 3,5 Tonnen (34,3 Prozent) und 38,3 Prozent die Einführung einer Pkw-Maut in Kauf nehmen würden. Voraussetzung dafür ist aber eine strenge Zweckbindung, bei der die zusätzlichen Mittel ausschließlich der Straße zugutekommen.

Trotz aller politischen Bemühungen, Schiene und Wasserstraße zu stärken, bleibt die Straße für die Wirtschaft auch künftig der wichtigste Verkehrsträger. Auch dies hat die aktuelle IHK-Umfrage erneut bestätigt. Dies gilt über alle Straßenkategorien hinweg, von der Autobahn (90 Prozent) bis zu den Landesstraßen (81 Prozent). Mit weitem Abstand folgen Luftverkehr (39 Prozent), Schiene (32 Prozent) und Wasserstraßen (22 Prozent). Aber auch hier warnt die IHK vor falschen Schlussfolgerungen: „Insbesondere in der Industrie und in der Logistikbranche gibt es bedeutende Unternehmen, die auf Flughäfen, Schiene und Wasserstraße zwingend angewiesen sind. Insofern muss die Leistungsfähigkeit auch dieser Verkehrsträger weiter verbessert werden“, unterstreicht Schmitz-Temming. Jedes vierte Unternehmen kann sich zukünftig eine stärkere Nutzung von Schiene und Wasserstraße vorstellen.

Die Unternehmen am Mittleren Niederrhein schätzen den Bedeutungszuwachs der Binnenschifffahrt sogar wesentlich höher ein. Als Voraussetzung für die stärkere Nutzung von Schiene und Wasserstraßen sehen sie eine Verbesserung der Angebote im Kombinierten Verkehr (22 Prozent) sowie eine insgesamt höhere Zuverlässigkeit beziehungsweise Pünktlichkeit der Bahn (17 Prozent).

Ein Ergebnis, dass sich im übrigen auch NRW-weit widerspiegelt: „Die bisherigen Investitionen des Staates in die Verkehrsinfrastruktur sind absolut unzureichend“ lautet auch die alarmierende Botschaft einer Umfrage der nordrhein-westfälischen Industrie- und Handelskammern, an der sich landesweit mehr als 3.000 Unternehmen beteiligten. Entsprechend fordert auch der IHK-NRW-Federführer Verkehr, Joachim Brendel, jetzt konkrete und schnelle Taten. Die IHK NRW ist die Landesarbeitsgemeinschaft der 16 Industrie- und Handelskammern in NRW.

Wochen beweisen: Tanz ist Lebensfreude pur

Hochkarätige Ensembles laden in die Stadthalle Neuss - 30-jährige Erfolgsgeschichte wird bis April fort gesetzt

Fotos: Pro Classics

Brasiliens spannenste Tanztruppe: das Balé da Cidade aus Sao Paulo mit lateinamerikanischem Tanz.

Tanz- und Lebensfreude pur: Die Internationalen Tanzwochen Neuss sind ein Forum des internationalen, zeitgenössischen Tanzgeschehens in aktuellen Choreographien und Inszenierungen. Von November bis April präsentieren sich in der Stadthalle Neuss hochkarätige Ensembles von nah und fern, um einem enthusiastischen und fachkundigen Publikum ihre neuesten Kreationen vorzustellen.

Zum Start der 31. Saison reist am 5. November die Hubbard Street Dance Company aus Chicago an, eine der Top Modern Dance Companies weltweit. Darauf folgt am 23. November Brasiliens spannendste Tanztruppe – das Balé da Cidade aus São Paulo, das einen modernen lateinamerikanischen Tanzabend unter Leitung von Iracity Cardoso gestaltet.

Nach dem Riesenerfolg, den Gauthier Dance in der vorletzten Saison beim Publikum einheimsen konnte, sind sie nun am 6. Dezember mit „Future 6", einem Strauß von sechs völlig unterschiedlichen Choreographien in der Stadthalle Neuss zu sehen. Mitreißende Tanzfreude vermittelt auch Ailey II aus New York am 30. Januar 2014. Mythos und Geschichte des farbigen Tanzes, den der weltberühmte Choreograph Alvin Ailey in den USA gesellschaftsfähig gemacht hat, leben in dieser Company weiter.

Am 15. März 2014 gastiert dann Spaniens Nationalcompagnie in Neuss, die Compañia Nacional de Danza, die ein Wiedersehen mit Ohad Naharins Erfolgsstück „Minus 16" ermöglicht, das den Ruhm des israelischen Choreographen begründet hat. Dass Kuba mehr ist als Zigarren, Rum und alte Autos, beweist zum Saisonabschluss die Danza Contemporánea de Cuba mit Choreographien, die die Verhältnisse zwischen schönheitstrunkener Melancholie und purer Lebensfreude reflektieren.

Der Einzelkartenvorverkauf ist angelaufen. Tickets können auch über die Karten-Hotline unter 02131-526 999 99 oder über das Internet www.tanzwochen.de bestellt werden (zuzüglich Versandkosten).

Die bisherige Geschichte der Internationalen Tanzwochen Neuss erzählt sich wie eine dreißigjährige Erfolgsstory, an deren Anfang eine ebenso einfache wie geniale Idee stand. Als man 1983 die frisch renovierte Stadthalle ihrer Bestimmung übergeben wollte, schlug der damalige Kulturamtsleiter Hans-Heinrich Große-Brockhoff die Gründung eines Tanzfestivals vor, das sich gegenüber den festen Kompanien, wie sie in Köln, Düsseldorf, Krefeld und anderen Städten aktiv waren, durch eine internationale Programmgestaltung unterscheiden sollte.

„Wir wollten etwas tun, was es anderswo nicht gab", erinnert sich Dr. Rainer Wiertz, der langjährige künstlerische Leiter der Tanzwochen. „Es bestand ein großes Interesse an internationalen Gastspielen, das Publikum wollte auch Tanzstile anderer Länder und Gruppen sehen. Aus dieser Neugierde entstand die Reihe und von ihr wird sie bis heute getragen. Zu uns nach Neuss kommen die Stars."

Dreißig Jahre sind jetzt die Internationalen Tanzwochen Neuss bereits ein Forum für aktuelle Choreographien, Inszenierungen und Ensembles aus aller Herren Länder, die einem fachkundigen, tanzbegeisterten Publikum vom November bis zum April ihre neuesten Produktionen präsentieren.

Auch die Spielzeit 2013/14 beschert den hoffentlich zahlreichen Besuchern wieder reinste Lebensfreude, denn „wir wollen unsere Besucher unterhalten und ihnen einen schönen, unvergesslichen Abend bereiten", wie Dr. Rainer Wiertz betont.

Ailey II aus New York bietet mitreißende Tanzfreude.

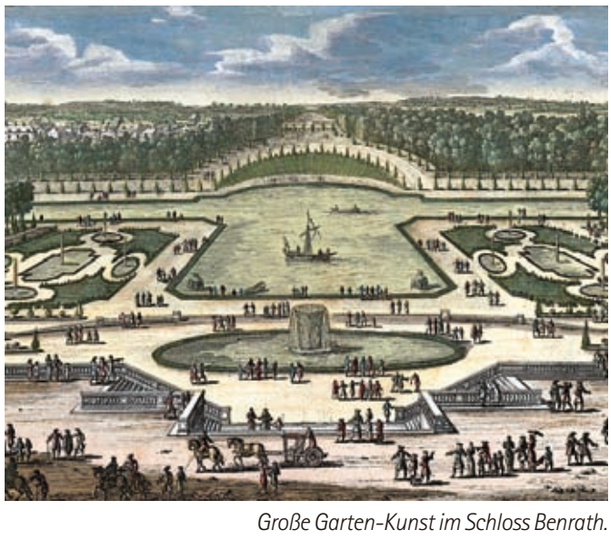


Foto: Stiftung Schloss und Park Benrath

Große Garten-Kunst im Schloss Benrath.

„Illusion und Imagination"

Das Museum für Europäische Gartenkunst feiert auf Schloss Benrath in Düsseldorf den 400. Geburtstag des wohl berühmtesten Gartenkünstlers der europäischen Kunstgeschichte. Den Schwerpunkt bildet die Ausstellung „Illusion und Imagination – André Le Nôtres Gärten im Spiegel barocker Druckgraphik". Ein umfangreiches Rahmenprogramm begleitet diese Schau, darunter die Fotoausstellung „Französische Gartenkunst - Le Nôtre und die Folgen" im Institut français.

Die Ausstellung präsentiert André Le Nôtres Werk im Spiegel hochkarätiger zeitgenössischer Druckgraphiken. Diese Graphiken bilden seit dem 16. Jahrhundert das wichtigste Medium zur Vermittlung visueller Eindrücke von Garten- und Schlossanlagen. Als Einzelblatt oder mehrteilige Kupferstichserie galten Schloss- und Gartendarstellungen als bedeutendes Element höfischer und adeliger Standeskommunikation und -repräsentation.

Die erlesene Schau im Museum für Europäische Gartenkunst, Benrather Schlossallee 100-106, ist bis zum 17. November geöffnet.

Jubiläumsspenden für gute Zwecke

Aus Anlass ihres Geburtstages unterstützen die Neuss Düsseldorfer Häfen zwei Projekte

Andere feiern Geburtstag und lassen sich reich beschenken, die Neuss Düsseldorfer Häfen haben aus Anlass ihres zehnjährigen Bestehens auf eine Feier verzichtet und stattdessen Geschenke gemacht: Der Verein „der Freunde und Förderer des historischen Nordkanals in Neuss e. V." und das SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm erhielten jeweils 50.000 Euro.

Der Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, Ulrich Gross, überreicht dem Vorsitzenden des Vereins „der Freunde und Förderer des historischen Nordkanals in Neuss e. V.", Christoph Napp-Saarbourg, und seinem Stellvertreter Klaus Karl Kaster einen Scheck für die Rekonstruktion des Wasserkreuzungs-Bauwerkes „Epanchoir".

Klaus Karl Kaster, Ulrich Gross und Christoph Napp-Saarbourg (unten, v.l.) bei der Scheckübergabe.

Ulrich Gross betonte, dass ein Projekt unterstützt werde, welches bereits zu damaliger Zeit erhebliche Bedeutung für Neuss hatte. „Mit dem im Jahre 1809 fertiggestellten ‚Epanchoir' unterstützen wir die Rekonstruktion eines historischen Wasserbauwerkes, das seinerzeit erheblich zur Wasserversorgung der damaligen Mühlen und zur Wasserstandsregulierung im Nordkanal beitrug. Seit Jahrzehnten verbindet die Schifffahrt Neuss mit Europa und der ganzen Welt. Der Fluss von Gütern und Waren war damals und ist heute Rückgrat und Motor des wirtschaftlichen Erfolges. Die Freunde und Förderer des historischen Nordkanals in Neuss haben das ehrgeizige Ziel, das napoleonische Stauwehr „Epanchoir" zu rekonstruieren. Dort wo sich Obererft und Nordkanal kreuzen, liegt heute die Wasserkreuzung. Sie war Bestandteil einer Idee Napoleons, eine Schiffsverbindung vom Rhein bis zur Nordsee ausschließlich über französisch beherrschte Gebiete zu führen. Die Freunde und Förderer des historischen Nordkanals werden das Epanchoir wieder rekonstruieren. Hierzu wird auch die unmittelbare Umgebung neu gestaltet, so dass dieses Denkmal wieder zu einer öffentlich erlebbaren Attraktion Neusser Stadtgeschichte wird.

Den 725. Geburtstag der Stadt Düsseldorf nahm Rainer Schäfer, Geschäftsführer der NDH, zum Anlass, für die Neugestaltung der Dauerausstellung im SchifffahrtMuseum eine Spende in Höhe von 50.000 Euro an den Vorsitzenden der Freunde und Förderer des Museums, Ernst Lamers zu überreichen. Dabei waren Kulturdezernent Hans-Georg Lohe und die Leiterin des SchifffahrtMuseums, Dr. Annette Fimpeler.

Mit der Spendenübergabe unterstrich Schäfer, dass sich die Neuss-Düsseldorfer Häfen in bester Tradition nicht nur ideell für das SchifffahrtMuseum in Düsseldorf einsetzen. „Seit Jahrhunderten verbindet die Schifffahrt Düsseldorf über die Stadtgrenzen hinaus mit Europa und der ganzen Welt", so Schäfer. Die Hafenwirtschaft zähle deshalb schon seit Beginn des vergangenen Jahrhunderts zu den Unterstützern des Museums. Mit der aktuellen Spende soll nun im Schlossturm eine Etage anspruchsvoll gestaltet und ausgestattet werden, die die Entwicklung der Häfen unter dem Motto „Düsseldorfer Drehpunkt" illustriert.

„Den Neuss-Düsseldorfer Häfen und ihrem Geschäftsführer danke ich sehr für diese großartige Spende", war Kulturdezernent Hans-Georg Lohe beeindruckt. „Gemeinsam mit vielen Bürgerinnen und Bürgern, Düsseldorfer Unternehmen, Vereinen und Stiftungen ermöglichen sie so eine völlige Neukonzeption der in die Jahre gekommenen Dauerausstellung."

Insgesamt wird die Neugestaltung, so Lohe, rund 860.000 Euro kosten. 240.000 Euro hat der Freundeskreis bereits durch Spenden beigetragen. Etwa 50.000 Euro fehlen noch, um das städtische Projekt zu finanzieren.

Aquazoo wird renoviert

Der Aquazoo, beliebtes Ausflugsziel im Norden der Düsseldorfs, wird ab 4. November 2013 bis zum Frühjahr 2015 wegen Renovierungsarbeiten leider schließen. Wer noch einmal die beeindruckenden Ausstellungen bewundern möchte, sollte also einen regnerischen Herbsttag für einen Ausflug nutzen.

Unter anderem ist im Treppenhaus eine Schau beeindruckender Aufnahmen von YAQU PACHA. Gegründet 1992 in Nürnberg setzt sich der Zusammenschluss für den Schutz wasserlebender Säugetiere Südamerikas ein. Die Ausstellung zeigt beeindruckende Aufnahmen dieser wunderbaren Tiere.

Der Aquazoo/Löbbecke-Museum liegt an der Kaiserswerther Str. 380 im Nordpark, 40200 Düsseldorf, Telefon: 0211.89-96150.

Täglich von 10 bis 18 Uhr, Erwachsene zahlen 7 Euro, Kinder und Jugendliche vom 6. bis zum 18. vollendeten Lebensjahr, Studierende, Auszubildende sowie in Gruppen ab 10 Personen 4 Euro, Kinder unter 6 Jahren frei. Familien für 2 Erwachsene und alle eigenen Kinder unter 18 Jahren 14 Euro.

Seit 50 Jahren am Standort

Fotos: Cargill

Modernste Technologie und eigene Energieversorgung

Aus dem Krefelder Hafen ist der Standort des Unternehmens Cargill seit 50 Jahren nicht mehr wegzudenken, weist schon von weitem deutlich sichtbar den Weg zum Hafenbecken. Hier stellt Cargill aus dem Rohstoff Mais, Stärke und Stärke-Verzuckerungsprodukte für die Lebensmittel-, Futtermittel-, Papier-, Wellpappen-, Chemie-, Pharma- und technische Industrie her.

Das Werk produziert seit über 50 Jahren an diesem Standort – direkt am Rhein in Krefeld-Linn.

Es gehört zu den marktführenden Unternehmen innerhalb Deutschlands und Europas mit modernster Technologie und eigener Energieversorgung. Das Unternehmen beschäftigt am Standort rund 600Mitarbeiter.

Die Stärke (Maizena)- und Dextrose (Dextropur)-Produktion in Krefeld-Uerdingen begann schon im Jahr 1946. Drei Jahre später erfolgt die Aufnahme der Maisvermahlung zu Stärke am Standort. Ein weiterer Meilenstein wird 1954 mit der Inbetriebnahme der Maisstärkefabrik unter dem Firmennamen Maizena in Krefeld-Linn erreicht.

Nach der Übernahme der Maizena durch die Gruppo Ferruzzi 1987 wird der Firmennamen zunächst in Cerestar geändert, 1992 erfolgt die Eingliederung der Cerestar in die Eridania-Béghin-Say, 2002 die Übernahme der Cerestar–Gruppe durch die Cargill Incorporated, Minneapolis, Minnesota. Die letzte große Veränderung, die 2006 mit der Umfirmierung in Cargill Deutschland GmbH auch nach außen deutlich gemacht wird.

Heute werden an dem modernen Standort in in Krefeld sehr viele Rohstoffe für die weiterverarbeitende Industrie und Endabnehmer produziert. Dazu gehören unter anderem native und modifizierte Maisstärken, Stärke/Stärkemischungen, Sorbit und Dextrose sowohl flüssig als auch kristallin. Aber auch Glukose-Fruktosesirup, flüssiges und kristallines Isomalt, Maltitsirup, Produkte für die Futtermittelindustrie, Maiskeimrohöl und Maiskleber verlassen den Standort.

Umweltfreundlich

Cargill stellt sich als Unternehmen den komplexen ökologischen und sozialen Herausforderungen in den Lieferketten. „Wir sind überzeugt, dass eine verantwortungsvolle Lieferkette Menschen und Menschenrechte respektiert. Sie stellt sicher, dass sichere und gesunde Nahrungsmittel produziert, Tiere artgerecht gehalten, nachhaltige landwirtschaftliche Praktiken gefördert und die Auswirkungen auf die Umwelt minimiert werden", so Geschäftsführer Dr. Christoph von Reden. Dazu gehört für ihn, wo ökologisch und ökonomisch sinnvoll, der Transport mit Schiene und Wasserstraße.

Weltweiter Dienstleister

140.000 Mitarbeiter kümmern sich um die Wünsche der Kunden

Cargill ist ein internationaler Produzent und Anbieter von Produkten und Dienstleistungen in den Bereichen Nahrungsmittel, Landwirtschaft, Finanzen und der technischen Industrie. Das privat geführte Unternehmen wurde 1865 gegründet und beschäftigt heute 140.000 Mitarbeiter in 65 Ländern auf sechs Kontinenten. Sie erwirtschafteten im Geschäftsjahr 2013 einen Umsatz von 136,7 Mrd. Dollar und erzielten einen Gewinn von 2,31 Mrd. Dollar.

Cargill trägt durch Kooperation und Innovation zum Erfolg seiner Kunden bei und verpflichtet sich, sein Wissen und seine Erfahrung zu nutzen, um den ökonomischen, Umwelt- und sozialen Herausforderungen weltweit zu begegnen.

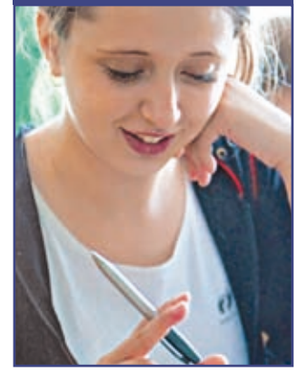
Das Unternehmen Cargill ist bereits seit 1955 in Deutschland aktiv und hat seit der Übernahme des Stärke- und Stärkederivate-Herstellers Cerestar und des Lebensmittelzutaten-Geschäfts von Degussa nunmehr über 1.700 Mitarbeiter an 13 Standorten im Land: In Barby, Berlin (zwei Standorte), Frankfurt-Höchst, Hamburg (drei Standorte), Klein Schierstedt, Krefeld, Malchin, Mainz, Riesa und Salzgitter.

Kunden des Unternehmens sind insbesondere die Hersteller von Lebensmitteln. Daneben bieten die Mitarbeiter aber auch Risikomanagementprodukte an und beliefern Hersteller von Papier, Pappe und industriellen Bindemitteln.

Verantwortung

Neben der Qualität der Prozesse und Produkte ist die unternehmerische Verantwortung (Corporate Responsibility) Standortleitung und Mitarbeitern ein sehr wichtiges und ernstes Anliegen. So werden der „Krefelder Tafel" über das Betriebsrestaurant täglich Spenden in Form von fertigen Mahlzeiten zur Verfügung gestellt. Die Mitarbeiter haben sich zu einer Freiwilligengruppe zusammengeschlossen, dem Cares Council Krefeld, die gemeinsam vielfältige Projekte umsetzen.

Bildung



Die Krefelder Mitarbeiter begleiten sehr engagiert die Aus-, Weiter- und Fortbildung von Kindern, Jugendlichen und Studenten. „Wir pflegen einen regen Austausch mit verschiedenen Schulen, der Hochschule Niederrhein und der Techn. Universität Dortmund. Wir bieten Praktika, Begleitung von Bachelor- und Masterarbeiten und Stipendien an", so Dr. Christoph von Reden, Geschäftsführer von Cargill Deutschland. Am Standort Krefeld werden derzeit 37 Jugendliche mit einer Lehre in einem von 6 Berufen auf das Berufsleben vorbereitet. In Deutschland werden 79 Jugendliche ausgebildet.

Beste Voraussetzungen für neue Gruppe DeltaPort

Fotos: DeltaPort

Freie Flächen und beste Anbindung sollen Kunden überzeugen

Nördlich des Ruhrgebietes hat sich im Mündungsraum der Lippe in den Rhein in der Kreisstadt Wesel ein neuer Hafenverbund gefunden: Die Standorte Hafen Emmelsum, Rhein-Lippe-Hafen und Stadthafen Wesel firmieren seit Beginn des Jahres unter dem neuen Namen DeltaPort – Logistik am Niederrhein. Sie verfügen über ein großes Plus: Während an vielen Stellen entlang von Deutschlands Wasseradern logistisch günstige Stellen knapp werden, wartet DeltaPort mit einem enormen Flächenpotenzial auf.

Dazu wurden die Möglichkeiten der drei Häfen zusammengeführt und neu strukturiert, parallel dazu sind neue Flächen rund um die bisher vorhandenen erschlossen worden. DeltaPort ist damit in der Lage, jedem Interessenten (s)ein maßgeschneidertes Areal zu bieten, wirbt Geschäftsführer Jens Briese.

Für den Logistiker zeichnet sich ein perfekter Standort für logistische Leistungen, Lagerung und Warenumschlag heute durch die Kombination von drei wichtigen Eigenschaften aus: den Platz für jede denkbare Entwicklung des Unternehmens, dazu die Freiheit, diesen Platz nach individuellen Bedürfnissen zu gestalten sowie eine Lage, die schnellen Warenfluss in alle Richtungen ermöglicht. „DeltaPort weist dies auf und empfiehlt sich so als Standort für die Zukunft."

Dafür nennt Geschäftsführer Briese weitere wesentliche Voraussetzungen, über die DeltaPort verfügt: Neben der günstigen verkehrslogistischen Lage zwischen den westlichen Seehäfen einerseits und den westdeutschen Ballungsräumen an Rhein, Ruhr und Main andererseits die Möglichkeiten zur sogenannten Trimodalität – also Verkehre zum und vom neuen DeltaPort-Hafenverbund über Wasser, Schiene und Straße.

Zudem die strikte Trennung zwischen operativen und strategischen Funktionen: Das operative Geschäft in den Häfen machen ausschließlich Logistik-Firmen, DeltaPort selbst beschränkt sich als Flächeneigentümer quasi auf eine Gastgeber-Rolle.

Verlagerung

Die Verlagerung von Verkehren von den Straßen auf die Wasserstraße und Schiene ist nicht nur ein Ziel der Logistiker, sondern auch das erklärte Ziel von Politik und Verwaltung im Land Nordrhein-Westfalen sowie der Bundesrepublik. Eine Verlagerung, die nur mit leistungsstarken und gut ausgebauten trimodalen Schnittstellen möglich ist, wie auch die Fachleute im Lippe-Mündungsraum wissen. „Häfen sind die natürlichen Schnittstellen der Verkehre, nur hier können wir den Transport auf der ökologisch und ökonomischsten Route gewährleisten", erklärt DeltaPort-Geschäftsführer Jens Briese.

Gerüstet

Zeitgleich zum Ausbau im Weseler Stadthafen treibt die Geschäftsführung die Genehmigungsvorbereitung und die Planungen für den Bau einer festen Kaje für den Rhein-Lippe-Hafen voran. Vom Aufsichtsrat bekam Briese die Genehmigung für das Vorhaben. Nach Beendigung dieser und weiterer Erweiterungsmaßnahmen besonders durch die Westerweiterung des Emmelsumer Hafens um 22 ha sowie die Eröffnung eines Terminals für den kombinierten Verkehr sieht sich DeltaPort im Wettbewerb gut gerüstet.

Zuwächse

Nach Berechnung des statistischen Landesamtes Nordrhein-Westfalen konnte in den Häfen im Kreis Wesel teilweise ein beträchtlicher Zuwachs verzeichnet werden: Emmelsum im Stadtgebiet von Voerde schlug im vergangenen Jahr 2012 erstmals mehr als eine Million Tonnen um – ein Zuwachs von 12,2 Prozent. Wesels Stadthafen konnte einen Zuwachs von sogar 13,9 Prozent melden. Im Rhein-Lippe-Hafen mit seinem weitgehend unerschlossenen Flächenpotential stagnierten die Umsätze (noch) erwartungsgemäß und lagen um ein Prozent unter dem Vorjahresergebnis.

Wesel findet Rolle wieder

Stadthafen wird mit großem Aufwand erneuert und ausgebaut

Die ersten strukturellen Fortschritte der neuen Weseler Hafengruppe sind bereits jetzt erkennbar. Bis Ende 2014 werden nach dem von Aufsichtsrat und Gesellschafterversammlung gegebenen „Grünen Licht" erste entscheidende Baumaßnahmen abgeschlossen sein und der Hafengruppe ein neues Gesicht geben.

Bereits im Gange sind die Sanierungsmaßnahmen am Weseler Stadthafen, der künftig seine wichtige und angestammte Rolle als Spezialhafen für Agrargüter, für sonstige Schüttgüter, aber auch für Stückgüter in den nächsten Jahren wiederfinden soll. Begonnen worden ist mit der Sanierung des Anschluss-Gleises samt Weichen zum Weseler Bahnhof.

Die komplette Sanierung der Gleisanlagen erfolgt direkt anschließend.

Im Hafen selbst werden derzeit auf einer Länge von 200 Metern zunächst in einem ersten Bauabschnitt bis Anfang 2014 die Kaianlagen komplett erneuert. Bis zum Ende des 2. Quartals 2014 werden weitere 300 Meter neu angelegt. Die dann noch verbleibenden 100 Meter marode Altkaje werden bis Ende des 2. Halbjahres 2014 komplett erneuert. Geschäftsführer Jens Briese: „Dann sind wir wieder absolut aufnahmefähig für alle am Rhein gängigen Binnenschiffsklassen."

Die Sanierungsmaßnahmen für den Stadthafen erfordern insgesamt einen zweistelligen Millionenaufwand.

Hochschule erhält Auftrag

Forschungsprojekt ist Grundstein für ein neues Institut in Neuss

Frohe Mienen bei dem Auftakt des neuen Forschungsprojektes an der Hochschule Neuss.

Mit dem Forschungsprojekt HARRM – Hafen Region Rhein-Maas legt die Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft den Grundstein für ein neues Institut für Transport & Verkehrslogistik. Gemeinsam mit der niederländischen Fontys Hogeschool aus Venlo analysiert die Hochschule die Seehafenhinterlandverkehre an Rhein und Maas, um wichtige Erkenntnisse für eine mögliche Verlagerung von LKW-Verkehren auf das umweltfreundlichere Binnenschiff zu erreichen.

Das bis März 2015 laufende Projekt wird im Rahmen des europäischen Interreg IVa-Programmes Deutschland-Nederland mit etwa 1 Mio. Euro unterstützt.

In zwei Arbeitspaketen werden die Analysen durchgeführt. Die Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft wird mit Unterstützung der niederrheinischen Binnenhäfen am Rhein und den sogenannten Blueports an der Maas Hafensteckbriefe erstellen und Möglichkeiten für die Kooperation dieser für den Hinterlandverkehr der Seehäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam wichtigen Umschlagspunkte ermitteln.

Anhand eines Beispiels, dem Transport von Biomasse aus den Niederlanden in deutsche Biogasanlagen, soll ein Pilotprozess definiert und umgesetzt werden. Die Fontys Hogeschool wird die Möglichkeiten zur Verlagerung von Güterverkehren vom LKW auf Binnenschiff und Schiene untersuchen und folgt dabei ihrem Konzept der Synchromodalität.

Im Sommer wurde ein projektbegleitender Lenkungskreis gebildet, dem neben den Hochschulen und den Häfen eine Reihe von Entscheidungsträgern aus der Region angehören, namentlich die IHK Mittlerer Niederrhein, die Standort Niederrhein GmbH, die Wirtschaftsfördergesellschaften der Kreise und kreisfreien Städte der Region, sowohl auf deutscher als auch auf niederländischer Seite. Unterstützt wird das Projekt zudem von Unternehmen wie M. Zietschmann GmbH & Co. KG, Neuss neska GmbH, Duisburg Seacon Logistics B.V. Venlo, RWE Innogy GmbH, Essen, REWE-Zentral AG, Köln, Fresh Park Venlo B.V. und anderen. Seitens der Hochschule Neuss steht das Projekt unter der Leitung von Prof. Dr. Otto Jockel, Dekan School of Logistics und dem Forschungsleiter der Hochschule, Prof. Dr. Karl-Georg Steffens.

Die Hinterlandregion euregio rmn (rhein-maas-nord) ist bekannt für ihre hohe Dichte logistischer Wertschöpfung, welche die wirtschaftliche Grundlage für viele Logistikunternehmen auf beiden Seiten der Grenze ist.

Neue Umschlagsanlage eröffnet

Besucher staunen über innovatives Konzept für Logistik im Neusser Hafen

Mitte letzten Monats wurde unter reger Beteiligung von Kunden, Hafenwirtschaft und örtlicher Politik die neue Massengut-Umschlaganlage der Fa. M. Zietzschmann GmbH & Co. KG an der Heerdterbuschstraße im Rheinhafen Neuss eröffnet.

„Wir spüren im Markt ein verstärktes Bedürfnis, auch Massengüter wettergeschützt zu lagern. Dies gilt nicht nur für Güter, die aus chemischen oder physikalischen Gründen trocken bleiben müssen, sondern auch für solche, bei deren Verarbeitung Nässe stört. Diese mussten bisher unter hohem Energieaufwand getrocknet werden. Hier trägt unsere innovative Investition erheblich zur Energie- und damit CO_2-Einsparung bei", begründen die Geschäftsführer Günter und Tobias Haberland das Konzept der Anlage.

Der Neubau der Firma Zietzschmann im Hafen Neuss ist beispielgebend .

Sechs jeweils circa 1.500 Kubikmeter fassende Lagerboxen sind mit Dächern aus Schiffsluken überdeckt, die beim Umschlagsvorgang geöffnet werden können. So ist ein direkter Umschlag aus/in Binnenschiffe ohne zusätzlichen Zwischentransport möglich. Dieses Verfahren reduziert Kosten und minimiert das Risiko von Material-Kontamination.

Eine eingehauste LKW-Verladezone ermöglicht witterungsgeschützte Ein- und Auslagerungen und vermeidet zugleich Staubemissionen. „Chemische Grundstoffe, Düngemittel, Recycling-Wertstoffe, aber auch nässeempfindliche Mineralien liegen in unserem Fokus" erläutert Tobias Haberland.

Weitere sechs offene Lagerboxen und circa 3.000 Quadratmeter befestigte Freilagerfläche für nässeunempfindliche Güter runden das neu geschaffene Angebot ab.

In seiner Grußadresse zur Eröffnung freute sich Hafenchef Rainer Schäfer über die Verbreiterung des Angebots, die im Hafen Neuss durch diese Investition realisiert werde. Damit könnten zusätzliche Güterströme für das System Wasserstraße gewonnen werden, die bisher auf der Straße transportiert werden mussten.

Innovativ ist auch die Bauweise der Anlage: Rund 5.500 Legio-Betonblocksteine, die ineinander gesteckt und damit verbunden werden, bilden das Gerippe der Lagerboxen. Darauf bewegen sich dann die Schiffsluken-Dächer im Lagerbereich. Die Verladezone besteht aus einer Holzkonstruktion, da Stahl von einigen chemischen Grundstoffen und speziell von Düngemitteln angegriffen wird und daher sofort rostet. „Die Verbindung von Betonsteinen und Holz ist nicht nur zweckmäßig, sondern sie sieht auch noch gut aus" freut sich Senior-Chef Günter Haberland.

Groschek begrüßt Ergebnis

NRW-Verkehrsminister nach Sonderkonferenz: „So können wir Deutschland reparieren“

Bei der Sonderkonferenz der Verkehrsminister in Berlin hat Minister Michael Groschek die Ergebnisse der Bodewig-Kommission als bahnbrechend bezeichnet. Die Kommission um den früheren Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig hat den Landesverkehrsministern neue Instrumente für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur vorgelegt. So sollen in zweckgebundenen Fonds und Sondervermögen zusätzliche Mittel für mehrere Jahre zur Verfügung gestellt werden. Die Kommission fordert vom Bund 2,7 Mrd. Euro mehr aus den Steuereinnahmen des Verkehrsbereichs. Zudem sollen durch eine Ausweitung der LKW-Maut (derzeit ab 12 Tonnen) auf alle Bundesstraßen 2,3 Mrd. Euro zusätzlich gewonnen werden. Für eine Ausweitung auf alle Straßen und auf 7,5 Tonnen wurde ein Prüfauftrag beschlossen. Diese zusammengerechnet 5 Mrd. Euro zusätzlich decken noch nicht den gesamten Bedarf. Sie sollen für alle Verkehrsträger und für Bund, Länder und Gemeinden eingesetzt werden.

Die Verkehrsminister beschlossen ein Programm, das auch der Bahn-Infrastruktur nutzen wird.

„Ich bin richtiggehend froh über die Ergebnisse der Bodewig-Kommission. Im Angesicht des gewaltigen Sanierungsstaus habe ich jetzt endlich das Gefühl, dass wir den Erhalt unserer in weiten Teilen maroden Infrastruktur in den Griff kriegen können“, sagte Groschek, selbst Mitglied in der Kommission. „Ich habe eine Gemeinschaftsinitiative unter der Überschrift „Wir reparieren Deutschland“ gefordert. Den ersten Kraftakt haben die Länder heute bewältigt. Die Verkehrsminister haben einmütig diese künftigen Finanzierungsinstrumente beschlossen. Das ist ein starkes Signal: Damit nehmen die Länder die künftige Bundesregierung in die Pflicht, die Vorschläge umzusetzen.“

Groschek hatte stets die Ausweitung der LKW-Maut und die Bildung von Fonds gefordert. „Mit Fonds und Sondervermögen, in denen zusätzliche Mittel für Planung und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur zweckgebunden zur Verfügung stehen, können wir die mehrjährige Finanzierung von Projekten ermöglichen. Das schafft Sicherheit für effiziente Planung und Ausführung. Mit diesen neuen Finanzierungsstrukturen können wir sogar bis zu zehn Prozent Kosten einsparen.“

Jedes Jahr fehlen rund 7,2 Mrd. Euro, um die Infrastruktur in Bund, Ländern und Kommunen zu erhalten. Das hatte die Vorgängerkommission ermittelt, die der frühere Verkehrsminister Karl-Heinz Daehre (Sachsen-Anhalt) geleitet hatte.

Heißer Verkehr spart Zeit und Geld

Ambrogio Deutschland transportiert 100 Grad heiße Coils im Ganzzug über Alpen

Ein Beispiel, wie Verkehre erfolgreich neu konstruiert werden, hat die deutschen Tochter des italienischen Logistikkonzerns Ambrogio jetzt mit ihren Partnern realisiert: Die Firma Novelis in Norf beliefert ein Werk in Italien mit Aluminium Warmcoils, welche in speziellen Thermo-20 Fuß-Containern durch den intermodalen Ganzzugverkehr der Spedition Ambrogio transportiert werden. Grund für den großen Aufwand: Das Material ist ungefähr 100 Grad heiß – und darf während der Reise auch nicht verkühlen, weil sonst die Qualität des anspruchsvollen Materials leidet.

Komplexe Ketten werden in der Logistik immer wichtiger, um Kosten zu sparen und die Natur zu schützen.

Bislang sind die Spezial-Container leer zurückgekommen, um dann wieder gefüllt nach Italien transportiert zu werden. Die Folge: Eine Leerfahrt, die die Kosten für den Gesamttransport in die Höhe trieb.

Bis Siegfried Wendland, Geschäftsführer Deutschland, eine Beobachtung machte: „Parallel gibt es aber Transporte ab Italien aus dem gleichen Werk, die bisher per Straße nach Göttingen abgewickelt werden“. Deshalb überlegten die Fachleute von Novelis und Ambrogio gemeinsam, wie die Warenströme, obwohl nicht der gleiche Wirtschaftsraum in Deutschland bedient wird, ökologisch und wirtschaftlich sinnvoller organisiert werden können.

„Da es einen täglichen konventionellen Zug von Norf nach Göttingen gibt, galt es also, den Vortransport Norditalien-Norf mit den Spezial-Containern zu organisieren, um diesen Zug zu erreichen“, erläutert der Geschäftsführer. „Dies konnte Ambrogio mit dem eigenen Ganzzug ab Gallarate bestens organisieren.“

Nun fehlte nur noch eine Umschlagsmöglichkeit der Coils in die Weiterleitungswaggons nach Göttingen.

Hierzu konnte das private Umschlagsterminal der UCT in Stürzelberg durch Novelis gewonnen werden, so dass durch die gemeinsame Kooperation aller Beteiligten eine gut funktionierende Transportkette entstanden ist. Gleichzeitig wurden die Straßen und die Umwelt durch Einsparung von CO_2 wesentlich entlastet. Ökonomisch wurden Leertransporte vermieden und bestehende Verkehrsstrukturen noch besser ausgelastet. „Für Kunde und Lieferant konnte somit eine Win-Win-Situation geschaffen werden“, so Wendland mit berechtigtem Stolz.

So genannte Ketten spielen in der Logistik heute eine immer größere Rolle. Die Architekten der Verkehre bemühen sich Mehrwert zu schaffen - mehr Dienstleistung und weiter reichende Verbindungen, im Idealfall von Werkstor zu Werkstor.

Bisweilen auf verlorenem Posten

Experten diskutierten auf Einladung des Landes über Hafennutzung versus Städtebau

Beim zweiten Binnenschifffahrtsrechtstag diskutierten jetzt rund 100 Teilnehmer auf Einladung des Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW in Duisburg mit Experten über die Frage „Städtebau versus Hafennutzung".

„Viele von Ihnen wissen, dass wir uns vor allem im letzten NRW-Hafenkonzept 2008 dem drängenden Problem angenommen haben, bald nicht mehr genügend Flächenreserven für Umschlag und Logistik in Häfen zu verfügen", erläuterte Staatssekretär Gunther Adler in seinem Grußwort. Und bilanzierte bedauernd: „Doch noch können wir keine Trendwende feststellen. Die Verfügbarkeit ausreichender hafenaffin nutzbarer Flächen muss daher verstärkt im Fokus der Bemühungen aller Verantwortlichen bleiben, dies vor allem angesichts der erwarteten enormen Zuwächse der Güterströme."

Foto: Neuss-Düsseldorfer Häfen

Nach Adlers Beobachtung entstehen Konflikte nicht nur, wenn Hafennutzung und Stadtentwicklung um dieselbe Fläche konkurrieren. „Schon das bloße Nebeneinander von hafenwirtschaftlicher und Büro-, Wohn- oder Freizeitnutzung kann schwer beherrschbare Konflikte entstehen lassen."

Bei Restriktionen für die Hafenwirtschaft, so mahnte der Staatssekretär eindringlich, stünde für das Hafen- und Logistikland Nordrhein-Westfalen dessen Standortvorteil auf dem Spiel. „Daher müssen wir gemeinsam nach rechtssicheren Lösungen zur Konfliktbeseitigung suchen."

Denn die Binnenhäfen seien Jobmaschinen. Sie sicherten als dezentrale Knoten die Funktionsfähigkeit der regionalen Wirtschaft. „Für alle gilt, dass sie leistungsfähig sein müssen und bedarfsgerecht entwickelt werden können. Dies gelingt aber nur, wenn ausreichende Umschlag- und Logistikflächen verfügbar sind, die Entwicklungen hafenansässiger Unternehmen ohne unangemessene Beschränkungen erlauben. Nur dann wird es möglich sein, nachhaltige Wertschöpfungspotenziale am Hafenstandort zu generieren. In der Beseitigung oder Entschärfung von Nutzungskonflikten sehe ich daher eine der zentralen Herausforderungen."

Und Adler fügte an: „Bei uns erhärtet sich der Eindruck, dass sich die Hafengesellschaften bisweilen auf verlorenem Posten befinden, wenn sie Restriktionen entgegen treten wollen."

Fünf nach Zwölf

Verkehrsausschuss der IHK Mittlerer Niederrhein tagte

Staus wegen überlasteter, maroder Straßen und Brücken oder gar Sperrungen belasten die Wirtschaft. Das bundesweite Ausmaß des Dilemmas führte Frank M. Schmid, Geschäftsführer der Schmid Mobility Solutions GmbH, den Mitgliedern des Verkehrsausschusses der IHK Mittlerer Niederrhein vor Augen: „Allein für den Erhalt und den Betrieb der 730.000 km umfassenden bundesweiten Verkehrsinfrastruktur gibt es ein jährliches Defizit von 4,7 Mrd. Euro. Dabei ist der Nachholbedarf nicht eingerechnet."

„Für die Verkehrsinfrastruktur auch in unserer Region ist es nicht fünf vor, sondern fünf nach zwölf", sagte Wolfgang Stromps, Vorsitzender des IHK-Verkehrsausschusses. Dabei stehe außer Frage, dass es allein mit dem Substanzerhalt nicht getan ist. „Unsere Straßen sind schon jetzt überlastet. Wir benötigen neue Verkehrswege, wie zum Beispiel die Güterverkehrsstrecke Eiserner Rhein", betonte der Ausschussvorsitzende, für den feststeht: „Wir haben kein Einnahmen-, sondern ein Ausgabenproblem. Das Geld, zum Beispiel aus der LKW-Maut, wird nicht zweckgebunden investiert."

„Wir benötigen eine Funktionstüchtigkeit aller Verkehrswege bis zum letzten Meter", sagte Schmid. „Deshalb brauchen wir Lösungen, die nicht nur auf die Bundeswege eingehen, sondern auf alle Baulast- und Verkehrsträger, also bis hin zu den Kommunen." Bei der Finanzierung müsse man zwischen dem Bestandsnetz und dem Bedarfsnetz, zwischen Erhalt und Ausbau unterscheiden. Schmid nannte Zahlen: Straßen, Schienen und Wasserstraßen haben in Deutschland einen Vermögenswert von 1,1 Billionen Euro, von denen allerdings täglich 13 Mio. Euro verzehrt werden. „Aufgrund unterlassener Erhaltung haben wir inzwischen einen Nachholbedarf von 39 Mrd. Euro", so der Experte.

Das Problem: „Keiner hat einen konkreten bundesweiten Überblick über Verkehrsfläche, Bestands- und Bedarfsflächen." Deshalb müsse nun zunächst offengelegt werden, was in welchem Zustand vorhanden sei und was benötigt werde. Parallel dazu müsse nach Wegen der Finanzierung gesucht werden. „Wir gehen jede Finanzierungsmöglichkeit durch und gucken, welche geeignet und welche ungeeignet ist." So müsse man weg vom alten haushaltsgebundenen Finanzierungssystem, hin zu einer kaufmännischen Betrachtung. So fordert der Fachmann beispielsweise die „Überjährigkeit" der bewilligten Mittel, damit diese nicht verfallen.

Fernwärme noch grüner

Pelletheizhaus im Heizkraftwerk Garath in Betrieb genommen

In Kooperation mit der MANN Naturenergie GmbH & Co. KG haben die Stadtwerke Düsseldorf im Heizkraftwerk Garath ein Pelletheizhaus in Betrieb genommen. Mit dieser Ergänzung steigt der Anteil der erneuerbaren Energien an der Garather Fernwärme auf über 50 Prozent. Mit seiner Wärmefeuerungsleistung von 880 Kilowatt wird das Pelletheizhaus künftig hauptsächlich in der Übergangszeit und im Winter im Mittellastbereich des Kraftwerks eingesetzt und etwa 5 Gigawattstunden (das sind 5 Millionen Kilowattstunden) Wärme produzieren. Damit kann der Verbrauch von Erdgas, über die Leistung des bestehenden Heizkraftwerkes Garath hinaus, weiter verringert werden. Die verwendeten Pellets entstammen einer Produktionskette mit nachhaltiger Waldwirtschaft (PEFC/FSC–Hölzer) und werden mit Grün-Strom und Grün-Wärme hergestellt. Das Heizkraftwerk Garath liefert damit nicht nur einen Beitrag zur umweltschonenden Wärmeversorgung des Stadtteils, sondern auch zur Erreichung der Klimaschutzziele der Landeshauptstadt Düsseldorf.

Die Stadtwerke sehen in diesen mobilen Pellet-Anlagen ein zeitgemäßes Mittel, um auch in Ballungsgebieten CO_2-freie Wärme zu erzeugen. Daher bieten sie diesen Anlagentyp auch gemeinsam mit ihrem Partner, der MANN Naturenergie GmbH & Co. KG, in Düsseldorf und der Region an und stehen mit ihren Experten den Interessenten zur Verfügung. Attraktiv können solche Anlagen für Schwimmbäder, Hotels oder Industrie- und Gewerbekunden sein, die auf diesem Wege Heizkosten sparen und ökologisch Wärme erzeugen können.

Die Firma MANN Naturenergie GmbH & Co. KG aus dem Westerwald ist der erste großtechnische Pellet-Produzent in Deutschland und kooperiert mit den Stadtwerken unter anderem beim Pelletwerk Energiepellets Hosenfeld GmbH in der Nähe von Fulda. Dort betreiben die Stadtwerke Düsseldorf ein Biomasse-Heizkraftwerk und liefern Wärme und Strom an das Pelletwerk.

Pellets werden unter hohem Druck aus getrocknetem, naturbelassenem Restholz (zum Beispiel Hobelspäne oder Sägemehl) zu zylindrischen Sticks gepresst. Ein Kilo dieser bis zu knapp 5 Zentimeter langen und einem halben Zentimeter dicken Pellets hat einen Energiegehalt von vergleichsweise einem halben Liter Heizöl oder einem halben Kubikmeter Erdgas. Holzpellets verbrennen im Gegensatz zu anderen fossilen Brennstoffen klimaneutral, weil beim Verbrennen nur genau die Menge CO_2 frei wird, die der Baum während des Wachstums gebunden hat.

Das Heizkraftwerk Garath wurde Anfang der 1960er Jahre auf Beschluss des Stadtrates errichtet, um die rund 25.000 Menschen in dem neugeschaffenen Stadtteil mit Strom und Wärme zu versorgen. Das damals geschaffene Fernwärme-Netz ist mit 61 Kilometern Netzlänge noch heute das größte seiner Art in Deutschland.

Dr. Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender Stadtwerke Düsseldorf: „Ein Wirtschaftsstandort wie Düsseldorf braucht bis in die Stadtteile hinein angepasste Energiekonzepte, die sich in die vorhandene Infrastruktur einfügen.

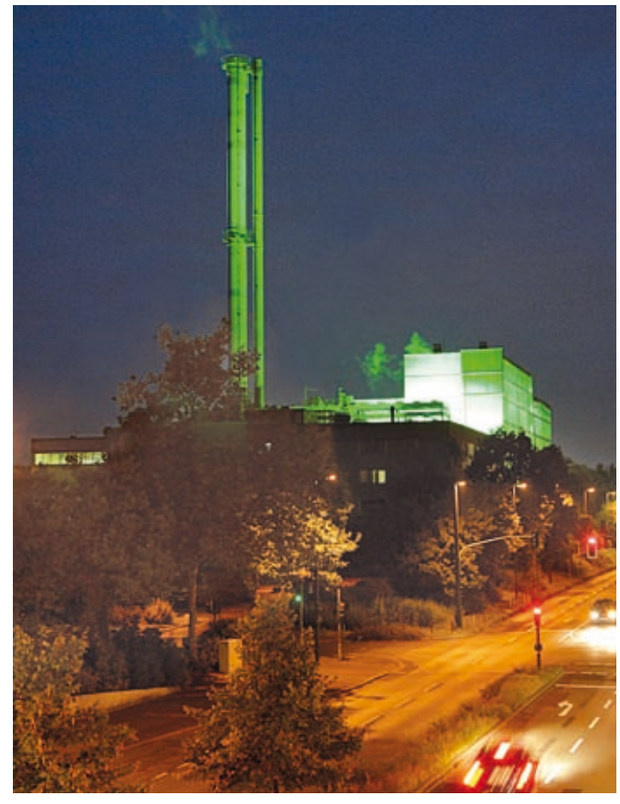


Foto: Stadtwerke Düsseldorf AG

Von außen und innen grün: das Kraftwerk Garath.

Meckervogel benötigt feuchte Füße

Die Bekassine ist der Vogel des Jahres 2013 und benötigt zum Leben Moore oder Feuchtegebiete, die rar werden

Foto: NABU/W. Rolfes

Der NABU und der Landesbund für Vogelschutz (LBV), NABU-Partner in Bayern, haben die in Deutschland vom Aussterben bedrohte Bekassine (Gallinago gallinago) zum „Vogel des Jahres 2013" gekürt. In Deutschland leben heute nur noch 5.500 bis 6.700 Brutpaare – etwa die Hälfte des Bestandes von vor 20 Jahren. Die Bekassine soll als Botschafterin für den Erhalt von Mooren und Feuchtwiesen werben. Der taubengroße Schnepfenvogel mit dem beige-braunen Federkleid und dem markanten Schnabel wird wegen seines lautstarken Balzflugs gern „Meckervogel" genannt.

„Die Bekassine hätte tatsächlich guten Grund, sich zu beschweren, denn mit Mooren und Feuchtwiesen schwindet ihr Lebensraum zusehends. Es wird allerhöchste Zeit, die letzten Moore in Deutschland streng zu schützen – auch im Interesse des Klimaschutzes. Gleiches gilt für Feuchtwiesen. Wir dürfen nicht länger zulassen, dass der Grundwasserspiegel abgesenkt und Flächen entwässert, Grünland umgepflügt, Ackerkulturen wie Mais für Biogasanlagen großflächig angebaut, Torf abgebaut und Wiesen aufgeforstet werden", sagte NABU-Vizepräsident Helmut Opitz.

„Dass die Bekassine in Deutschland vom Aussterben bedroht ist, liegt vor allem an der systematischen Zerstörung ihrer Lebensräume. Der Biotopschwund betrifft viele weitere Arten, darunter nahe Verwandte wie den Großen Brachvogel oder die Uferschnepfe. Von der Politik erwarten wir daher einen konsequenten Schutz für alle Arten der Feuchtwiesen und Moore. Wiesen und Weiden zu erhalten und wiederzuvernässen ist zudem ein sehr effizienter Beitrag zum Klimaschutz", so LBV-Vorsitzender Ludwig Sothmann.

Heute sind 95 Prozent der heimischen Moore zerstört und 90 Prozent des Grünlandes in Deutschland intensiv bewirtschaftet. Auch die Jagd macht dem Schnepfenvogel zu schaffen. Allein in der Europäischen Union werden jährlich über eine halbe Million Bekassinen geschossen.

Wachstumskurs im ersten Jahr

RheinCargo hat sich seit der Gründung im September 2012 am Markt etabliert

Im September 2012 ist RheinCargo an den Start gegangen. Das Gemeinschaftsunternehmen der Häfen und Güterverkehr Köln und der Neuss Düsseldorfer Häfen hat sich rasch am Markt etabliert, wie der Blick auf die Mengenstatistiken des ersten Halbjahres zeigt. In der Zeit verbuchte RheinCargo Zuwächse im Massenguttransport. Hiervon profitierten sowohl der Hafenumschlag als auch der Schienentransport mit der eigenen Eisenbahn. Für das weitere Jahr ist die Geschäftsführung verhalten optimistisch.

Von Januar bis Juni 2013 hat RheinCargo an den sieben Hafenstandorten 14,6 Millionen Tonnen bewegt (Vorjahreszeitraum: 13,7 Mio. Tonnen). Vor allem der Umschlag von Kraftwerkskohle und Erzen in Neuss und Düsseldorf entwickelte sich gut. Mengenrückgänge bei Baustoffen und Metallen konnten so mehr als kompensiert werden. Der Container-Umschlag lag mit 613.000 TEU auf Vorjahresniveau, der eigene Kranumschlag mit 7,8 Mio. Tonnen 11 Prozent über dem Vorjahr. „Witterungsprobleme zu Beginn des Jahres haben zu einem schwachen Start geführt. Mittlerweile liegen wir in den meisten Bereichen im Plus. Sorgen machen uns immer noch die Baustoffe", so Geschäftsführer Rainer Schäfer.

Fotos: www.hgk.de

Auch der Umschlag im Ölhafen Köln-Godorf trug zum guten Ergebnis der RheinCargo bei.

Im Schienengüterverkehr hat sich RheinCargo ein Jahr nach der Gründung ebenfalls erfolgreich etabliert. Mit 12,2 Millionen beförderten Tonnen konnte sich RheinCargo im ersten Halbjahr hier deutlich steigern (2012: 10,7 Millionen Tonnen). Vor allem die Entwicklung des Kohletransports verläuft positiv. „Mit Hilfe unseres engagierten Vertriebs-, Planungs- und Produktionsteams haben wir praktisch aus dem Stand Logistikketten für rund fünf Millionen Tonnen Kraftwerkskohle organisiert", berichtet Geschäftsführer Horst Leonhardt.

Angesichts durchwachsener Konjunkturaussichten für das zweite Halbjahr 2013 blickt RheinCargo optimistisch nach vorne. Geschäftsführer Schäfer erwartet, dass besonders die Importmengen auf einem stabilen Niveau bleiben: „Aufgrund unserer diversifizierten Güterstruktur sind wir nicht so abhängig von hohen Exportquoten der Industrie, die im ersten Halbjahr hinter den Erwartungen zurückgeblieben sind. Im zweiten Halbjahr rechnen wir mit einem Wachstum in den noch aufkommensschwächeren Gütergruppen."

50 Auszubildende im Verbund

Neuer Jahrgang beginnt Berufslaufbahn bei den Häfen der RheinCargo

Eine ausgezeichnete Ausbildung und gute Berufsperspektiven in der Logistikbranche – das bieten RheinCargo und ihre Muttergesellschaften jungen Menschen. Mit dem Start des aktuellen Ausbildungsjahrgangs beschäftigen die Unternehmen zusammen mehr als 50 Auszubildende. Und es sind noch Plätze frei.

Jeder 20te der rund 900 Mitarbeiter bei Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) und Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) sowie deren gemeinsamer Tochtergesellschaft RheinCargo befindet sich in einer Ausbildung. „Andere Unternehmen der Branche beklagen die Auswirkungen des demographischen Wandels. Wir beugen dem vor", betont Saskia von Bülow, Personalleiterin der NDH in Neuss. „Institutionen wie die Arbeitsagentur oder die Industrie- und Handelskammern haben unser Engagement in der Aus- und Weiterbildung mehrfach ausgezeichnet. Das motiviert uns, darauf sind wir stolz", ergänzt ihre Kollegin bei der HGK in Köln, Marion Schäfer.

Foto: Neuss-Düsseldorfer Häfen/V. Dimitrov

Die angebotenen Ausbildungsberufe sind dabei so vielfältig wie die Anforderungen der Transportbranche insgesamt. So beschäftigen HGK und RheinCargo zurzeit alleine am Standort Köln 43 Auszubildende, darunter Eisenbahner, Elektroniker, Industriemechaniker, Gleisbauer, Informatiker und Kaufleute. Besondere Chancen bietet das duale Studium, das die Unternehmen in Zusammenarbeit mit der Europäischen Fachhochschule (EUFH) besonders engagierten und talentierten Nachwuchs-Logistikern ermöglichen.

Mit dem Start des neuen Jahrgangs gibt es für Interessenten zudem weitere Chancen. Zurzeit suchen RheinCargo und HGK noch insgesamt vier Kandidaten für die Ausbildungsgänge Industriemechaniker, Elektroniker und Eisenbahner/Lokführer. Auch die Verfahren für das kommende Jahr sind eröffnet.

Weitere Informationen dazu gibt es für Interessenten in den Stellenportalen der Unternehmen auf www.hgk.de, www.nd-haefen.de und www.rheincargo.com.

Erfahrungen untereinander teilen

Arbeitsgemeinschaft der Häfen NRW im BÖB organisierte zweitägiges Seminar für die Hafenmeister

„Die Arbeit haben sich in der vergangenen Dekade sehr stark verändert. Der Aufgabenkatalog ist breit gefächert und mit den unterschiedlichsten Tätigkeitsbereichen gefüllt." Fast täglich, wird Helmut Baur, Hafenmeister der RheinCargo GmbH & CO. KG am Standort Neuss mit anderen, teilweise ganz neuen Aufgaben beziehungsweise Fragestellungen konfrontiert. Wenn er einmal einen Tipp oder Unterstützung benötigt, fragt er seine Kollegen, um die anstehende Arbeit gewohnt qualitativ und schnell zu erledigen. Denn das Wissen und die Erfahrung werden in keiner Ausbildung vermittelt und sind in keinem Fachbuch zu finden.

Was lag da näher, als die an den Standorten des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) vorhandenen enormen Kenntnisse und Erfahrungen miteinander auszutauschen. Und dabei gerade Hafenmeistern an kleineren Standorten, die oftmals alleine ihre täglichen Aufgaben meistern müssen, in ein größeres Kompetenznetzwerk einzubinden.

„Hafenmeister ist kein Berufsbild in dem Sinne, es stehen quasi keine speziellen Schulungen zur Verfügung", berichtet auch Ralf Fink, Abteilungsleiter Häfen in Essen und einer der Organisatoren der Weiterbildung. Und das, obwohl sich die vielfältigen gesetzlichen Bestimmungen häufig ändern.

In Zusammenarbeit mit Claudia Strobel von der TÜV NORD Bildung GmbH & Co. KG hat die neue Arbeitsgemeinschaft der Häfen NRW im BÖB deshalb jetzt die zweite zweitägige Hafenmeister-Zusammenkunft im Westen Deutschlands organisiert. Der Erstling der Kanalhäfen NRW hatte so positive Reaktionen gebracht, dass jetzt die Wiederholung mit offenem Teilnehmerkreis geplant wurde.

Schwerpunktthemen waren wie folgt: Allgemeine Hafenverordnung, das Hafensicherheitsgesetz, das Wasserhaushaltsgesetzt und CDNI. „Das sind Dinge, mit denen jeder Hafenmeister, egal welcher Größe und welcher Ausrichtung sein Standort vorgibt, ständig zu tun hat", so Fink. Die Rückmeldungen waren, so berichtet er weiter, sehr positiv: „Wir werden also auch mit Sicherheit weitere Seminare folgen lassen."

Auch Baur zieht ein positives Fazit: „Wir als Hafenmeister müssen insbesondere in den Gebieten Umschlag, Logistik und Aufsicht in den Häfen vielfältige Fähigkeiten aufweisen." Neben den zahlreichen Gesetzen und Verordnungen hat die Zunahme des Schiffsverkehrs und der Personenschifffahrt große Herausforderungen mit sich gebracht.

60 Tonnen in Bewegung

Lok kam auf ungewöhnlichem Weg in die Werkstatt in Vochem

Foto: Transfracht

Millimeterarbeit war bei dem Transport der großen Lokomotive gefragt.

Mehr als 100 Lokomotiven bearbeitet die HGK-Werkstatt jedes Jahr auf einer speziellen Drehbank in Brühl-Vochem. Im August wurde für den Kunden Vossloh erstmals eine dreiachsige Maschine zur Instandhaltung in Vochem bearbeitet, die zuvor mit einem Tieflader auf dem herausfordernden Verkehrsweg Straße angeliefert worden war.

Die rund 60 Tonnen schwere Lokomotive konnte wegen beschädigter Radsätze nur noch sehr eingeschränkt auf der Schiene bewegt werden. Deshalb hatte ein 34 Meter langes Tieflader-Gespann die Lok in der Nacht von einem Mittwoch auf Donnerstag über die Autobahn 555 und durch Wesseling zum HGK-Betriebswerk in der Nähe des Wesselinger Bahnhofs gebracht. Die Ankunft war gegen 6.00 Uhr in Wesseling geplant. Wegen Komplikationen an einer Autobahnabfahrt verzögerte sich der Schwertransport um etwa drei Stunden.

Von den HGK-Anlagen in Wesseling aus transportieren Zugmaschinen der HGK-Tochter RheinCargo die beschädigte Lok weiter in die Vochemer Werkstatt. Diese war lange Zeit vor allem für die eigenen Maschinen der HGK zuständig, hat sich aber in den vergangenen Jahren erfolgreich dem Markt geöffnet. „Mittlerweile machen die Arbeiten an Lokomotiven und Güterwagen der externen Kunden ein Drittel unseres Arbeitsvolumens aus", weiß Bereichsleiter Ludger Schmidt.

Eine Lieferung per Schwertransport nach Vochem hätten die dortigen Zuwege aber nicht zugelassen. Deshalb wählte die HGK die Zustellung über Wesseling. „Einen solchen Transport hatten wir in der mehr als einhundert Jahre langen Geschichte unserer Werkstätten noch nie", erklärt Dirk Noack, der für die HGK das Projekt begleitet hat. Dementsprechend zufrieden zeigte er sich über den erfolgreichen Ablauf: „Damit können wir weiteren Kunden einen Zugang zu unseren Leistungen ermöglichen. Das sichert am Ende die Arbeitsplätze unserer mehr als 60 Kollegen hier vor Ort."

Cargill setzt noch stärker auf Nachhaltigkeit

Erster Mais per Schiff mit modernster und umweltfreundlicher Antriebstechnik legt im Hafen Krefeld an

Cargill in Krefeld setzt auf eine nachhaltige und umweltfreundliche Logistik. Künftig kommen rund 15 Prozent des für die Produktion in Krefeld benötigten Rohstoffs Mais aus dem Elsass per Schiff über den Rhein mit der MS Goblin. Der Schüttgutfrachter ist europaweit eines der ersten Binnenschiffe, welche die strenge Umweltauflage EURO IV erfüllt.

Mit neuer Hybridtechnik reduzieren sich gegenüber herkömmlichen Binnenschiffen Stickoxidemissionen um 70 Prozent und Rußemissionen um rund 94 Prozent. Mit einer Länge von 135 Metern und einer Breite von 11,45 Metern fasst das Schiff 4.327 Tonnen.

Einer der ersten Frachter, die die Umweltauflage EURO IV erfüllen, legte jetzt in Krefeld an.

„Für Cargill in Krefeld ist dies ein zusätzlicher wichtiger Schritt, um unsere gesamte Wertschöpfungskette, und dies schließt insbesondere den Rohstofftransport nach Krefeld ein, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten", sagte Dr. Christoph von Reden, Geschäftsführer von Cargill Deutschland. „Wir werden weiterhin konsequent daran arbeiten, unseren ökologischen Fußabdruck in unseren eigenen Produktionsprozessen wie auch bei unseren Zulieferern zu verringern."

Die MS Goblin ist mit neuester Hybrid- und Nachbehandlungstechnik ausgestattet. So wird etwa die Restwärme der Hauptmotoren noch für Heizung und Warmwasseraufbereitung verwendet. Insgesamt leistet der dieselgetriebene Hybridantrieb 1.838 kW. Die Beleuchtungsanlage setzt auf moderne stromsparende LED-Technologie. Der gesamte, während der Fahrt benötigte Strom an Bord wird durch einen Generator erzeugt.

Willy Vranken, Eigner des Schiffes, sagte anlässlich der Willkommensfeier in Krefeld: „Wir sind durch eine besondere Trinkwasseraufbereitungsanlage und einen deutlich kleineren Schiffspropeller außerdem in der Lage, auch bei extrem niedrigen Wasserständen im Rhein noch nach Krefeld liefern zu können." Vranken beliefert bereits in der dritten Generation den Standort Krefeld mit Mais und hat sich bewusst für die konsequent umweltfreundlichen Technologien entschieden. Gebaut wurde die MS Goblin von der Schiffswerft Boost in Trier.

Hafensicherheit entspricht Gesetz

Oberverwaltungsgericht billigt das Sicherheitskonzept der Neuss Düsseldorfer Häfen

Recht erhalten haben jetzt die Neuss-Düsseldorfer Häfen (NDH) vor dem Oberverwaltungsgericht des Landes Nordrhein-Westfalen in Münster in letzter Instanz. Das Land hatte mit dem Gesetz über die Sicherheit in Hafen und Hafenanlagen (HaSiG NRW) die NDH dazu verpflichtet, einen Plan zur Gefahrenabwehr für den Hafen zu erstellen.

Dem waren die NDH auch nachgekommen. Teil der Planungen sollte aber auch sein, bei bestimmten Gefahrenlagen auf eigene Kosten den Zugang zum Hafengebiet auf den dortigen öffentlichen Straßen zu kontrollieren (Gefahrenstufe 2) oder sogar zu sperren – bei Gefahrenstufe 3.

Die NDH vertrat hierzu die Auffassung, dass die Durchführung von Personen- und Fahrzeugkontrollen auf öffentlichen Straßen durch den Hafenbetreiber einer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage bedürfe, die vorliegend nicht gegeben sei und suchte entsprechend Hilfe auf dem Gerichtswege.

Foto: Neuss-Düsseldorfer Häfen/C. Sackmann

Wie schon das Verwaltungsgericht Düsseldorf (Az: 8 A 1065/12) zuvor, hat nunmehr auch das OVG Münster der Klage in vollem Umfang zugunsten der NDH stattgegeben. In seiner Urteilsbegründung hat das Gericht dezidiert dargelegt, dass es keine Ermächtigungsgrundlage gibt, die der NDH als Hafenbetreiberin die Befugnis einräumen würde, o. g. Kontrollen als Eigensicherungspflicht auf öffentlichen Straßen vorzunehmen.

Es wird teuer

Die Verkehrswirtschaft in NRW lobt darum ausdrücklich, dass die Länder-Verkehrsminister zusätzliche 7,2 Milliarden Euro jährlich mobilisieren wollen, um unsere Verkehrsadern zu sanieren. Gleichzeitig warnt der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW (VVWL) jedoch davor, den Lkw mit einer Mautausweitung weiter zu belasten. „Die im Endstadium der Mautausweitungspläne angedachte Verdopplung der Maut (schon im ersten empfohlenen Schritt plus 50 Prozent) muss volkswirtschaftlich an die Kunden von Transport und Spedition und somit auch an die Endkunden weitergegeben werden. Es wird dann also für alle teurer", warnt Dr. Christoph Kösters, Hauptgeschäftsführer des Verbandes.

In Neuss hat Vermarktung jetzt begonnen

Neusser Bauverein AG erreichtet Stadtgartenpalais Am Alten Weiher mit 17 Eigentumswohnungen

Nachdem Anfang September 2013 von Planungsdezernent Christoph Hölters gemeinsam mit dem Vorstand der Neusser Bauverein AG, Frank Lubig und Dirk Reimann der erste Spatenstich für das neue Stadtgartenpalais Am Alten Weiher 6 gesetzt werden konnte, wurde Ende des Monats auch der Startschuss zur Vermarktung der an diesem Standort geplanten 17 Eigentumswohnungen und 19 Tiefgaragen-Stellplätze gegeben. Ab sofort können sich Interessenten bei Verkaufsleiter Wolfgang Zimmermann über die exklusive Ausstattung, Grundrisse und die verschiedenen Wohnungstypen informieren.

Foto: Neusser Bauverein AG

Die Vermarktung für das in Bau befindliche Stadtgartenpalais in Neuss ist bereits angelaufen.

Die Wohnflächen der hochwertigen Zwei- bis Vier-Zimmer-Wohnungen am Neusser Stadtgarten variieren von rund 88 bis 143 Quadratmetern. Zu den Ausstattungs-Highlights gehören unter anderem Echtholz-Parkettfußböden, Fußbodenheizungen, Designbäder von Duravit und großzügige Sonnen-Terrassen oder Balkone. Ein weiteres Plus stellt die komfortable Wohnraumlüftung mit Wärmerückgewinnung dar. Aufgrund der energiesparenden Bauweise wird das Gebäude dem Standard eines KfW-Energieeffizienzhauses 70 entsprechen.

„Das ist nicht nur gut für die Ökobilanz, sondern ermöglicht auch Kosteneinsparungen bei den Nebenkosten für die künftigen Bewohner", betont Frank Lubig die Vorteile der energieeffizienten Bauweise. „Aufgrund der exklusiven Lagequalität und den hochwertigen Ausstattungsstandards gehen wir von einer hohen Nachfrage aus".

Parallel investiert die Neusser Bauverein AG auch in die Modernisierung des benachbarten Mehrfamilienhauses Am Alten Weiher 7, dessen Fassade in diesem Zug grundlegend neu gestaltet wird. „Durch den Neubau und die ergänzende Modernisierung werden wir den Standort am Alten Weiher städtebaulich deutlich aufwerten.", ist sich Frank Lubig sicher.

Weitere Informationen zu dem Projekt gibt es auch im Internet unter: www.amaltenweiher-neuss.de

Freundlich aufgenommen

Christian Kerner ist neuer Niederlassungsleiter bei Horst Mosolf

„Die Mentalität der Menschen hier im Rheinland ist noch offener als in meiner baden-württembergischen Heimat." Einen sehr freundlichen ersten Eindruck hat Christian Kerner gewonnen: Seit Anfang September leitet er die Niederlassung der Horst Mosolf GmbH & Co. KG im Düsseldorfer Rheinhafen. Schon seit Anfang Juli hatte er Gelegenheit, neben seinem Vorgänger Timur Göcebe, der nach acht Jahren erfolgreicher Tätigkeit die Logistikdrehscheibe Richtung Süden verlassen hat, den täglichen Betrieb kennen zu lernen.

Und da ist derzeit viel Betrieb: Nach dem erfahrungsgemäß etwas ruhigerem Fahrwasser während der Sommermonate brummt es am Kai der Weizenmühlenstraße. Und nicht nur dort: „Unser großer Vorteil ist die trimodale Anbindung, die uns vor allem im Hinblick auf nachhaltige Verkehre viele Möglichkeiten bietet". Möglichkeiten, die die Kunden ebenso begeistern wie die weitreichende Dienstleistungspalette des 30-köpfigen Teams.

In seiner neuen Aufgabe kann der 25-jährige bereits auf etliche Erfahrungen zurückblicken. Nach der erfolgreichen Ausbildung zum Kaufmann für Spedition und Logistikdienstleistung hat er zunächst in der Kirchheimer Unternehmenszentrale in der Disposition für Fernverkehre gearbeitet. Von hier aus werden rund 250 der 800 LKW umfassenden Mosolf-Flotte disponiert.

Anschließend folgte ein zweijähriges Studium an der Deutschen Außenhandels- und Verkehrsakademie, DAV in Bremen, dass er als staatlich geprüfter Betriebswirt in der Fachrichtung Verkehrswirtschaft und Logistik erfolgreich abschloss. Drei Monate arbeitete er dann für Mosolf beim brasilianischen Joint Venture BMS Logística Ltda. im Bereich Inbound Logistics bevor er in Kirchheim in einem internen Projekt eingesetzt wurde. „Als dann die Stelle zur Leitung unserer Niederlassung Düsseldorf ausgeschrieben wurde, habe ich die Chance ergriffen und meinen Hut in den Ring geworfen. Heute freue ich mich sehr, dass mir diese Aufgabe und die damit verbundene Verantwortung übertragen wurde."

Christian Kerner ist in Düsseldorf gut angekommen.

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* ■ *Antoniusstraße 18* ■ *45 470 Mülheim a. d. Ruhr* ■ *afroening@hafenzeitung.de* ■ *Chefredakteur: Andreas Fröning* ■ *Telefon: (01 51) 52 56 56 34*

Art Direction und Produktion: *Rainer Jurk Design GmbH, Meerbusch* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)*

Druck: *Druck- und Versanddienstleistungen Südwest GmbH* ■ *Flomersheimer Straße 2-4* ■ *67071 Ludwigshafen* ■ *www.dsw-druck.info*

Zuwachs

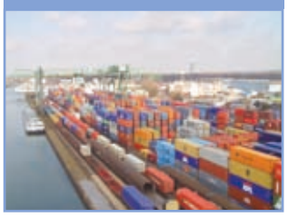


Foto: Container Terminal Dortmund GmbH

In den Häfen Westfalens hat in den ersten sechs Monaten des Jahres der Umschlag teilweise deutlich zugenommen, haben die Fachleute des Landesamtes für Statistik ermittelt. 11 Mio. Tonnen Güter gingen über die Kais, das ist ein Plus von 8,6 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Den größten Zuwachs verzeichnete dabei der Hafen Herne.

Nachrichten

Pünktlich zum Schützenfest ist die 53. Ausgabe NOVUM der Vereinigung der Heimatfreunde Neuss e.V. erschienen. Mehr als 300 Kurzinformationen wurden für die Monate Januar bis Juli 2013 zusammengetragen. Aus Gesellschaft, Politik, Sport, Kultur, Bildung und aktuellen Tagesereignissen entstand anschließend daraus ein gewohnt bunter Reigen an ernsten, humorvollen, heiteren aber auch nachdenklichen Texten.

Maritim

„NRW ist ein maritimer Standort, auch wenn wir nicht immer sofort damit in Verbindung gebracht werden", stellte Burkhard Landers, Präsident der Niederrheinischen IHK, bei der Begrüßung der rund 100 Teilnehmer, die zu der Veranstaltung „Die nationale Bedeutung der maritimen Wirtschaft" auf Einladung der IHK Nord und der Niederrheinische IHK gekommen waren. „Die maritime Wirtschaft ist ein bundesweites Netzwerk und ein Wachstumsmotor für die gesamte Volkswirtschaft. Sie ist mit vielen Branchen und Standorten eng verflochten", so der Koordinator der Bundesregierung für die Maritime Wirtschaft, Hans-Joachim Otto.

Krefeld – Warschau und zurück

Kopernikus ist nach zwei Jahren Probezeit mit erster Abfahrt erfolgreich angerollt

Aus dem Hafen Krefeld rollt ab sofort zweimal in der Woche ein Güterzug Richtung Polen und zurück – Erhöhung der Frequenz in Zukunft nicht ausgeschlossen. Kopernikus heißt der Zug, der 36 Trailer (LKW-Auflieger) pro Richtung und Abfahrt fasst sowie 26 Stunden für eine Strecke benötigt. Er wird künftig im Auftrag der dls Land und See Speditionsgesellschaft mbH aus Siek bei Hamburg zwischen Krefeld und Warschau hin und her pendeln. Dadurch werden insgesamt 144 LKW-Transporte pro Woche ersetzt. Beladen sind die Waggons mit Papier, Chemie und später auch mit Süßwaren. Die Kunden kommen aus der Region, wie zum Beispiel der Chemiehersteller Evonik und der Papierproduzent Smurfit Kappa. Aus Polen kommen Waggons mit Trailern, die Möbel, Baumaterial und Papier geladen haben.

„Für uns ist der Kopernikus eine Premiere", sagte May-Britt Schrader, Prokuristin der dls und Tochter des geschäftsführenden Gesellschafters Bodo Engler. Die bislang auf Osteuropaverkehre per LKW spezialisierte dls bietet zum ersten Mal Bahntransporte nach Osteuropa und zurück an. Partner von dls sind der niederländische Bahnoperateur ERS Railways B.V aus Rotterdam, eine Tochter der britischen Freightliner-Gruppe, und die Krefelder Container Terminal KCT GmbH, eine Tochter der Imperial-Gruppe.

Holger Kemp, Geschäftsführer des KCT, zeigte sich erfreut über die Zusammenarbeit. Das Geschäft verspricht zusätzlich 15.000 Handlings (Verladevorgänge) pro Jahr im Container-Terminal an der Hafenspitze. Damit steigt das Auftragsvolumen erheblich. 2012 verzeichnete KCT laut Kemp etwa 70.000 Handlings. „Mit dem zusätzlichen Großauftrag stoßen wir nun aber an unsere Kapazitätsgrenze", sagte Kemp. ag

Foto: dls

Bei bestem Wetter startete der erste Zug aus Krefeld in Richtung Warschau. Viele werden folgen.

Garant für die Sicherheit im Hafen

Düsseldorfer Feuerlöschboot feiert 50. Geburtstag mit einem großen Bürgerfest

Mit einem Tag der offenen Tür an der Feuerlöschbootstation Bremer Straße 68 hat die Mannschaft des Düsseldorfer Feuerlöschbootes jetzt den 50-jährigen Geburtstag des Fahrzeuges ordentlich gefeiert. Und begeisterte große und kleine Besucher konnten sich aus allernächster Nähe einen einmaligen Eindruck davon verschaffen, dass das schmucke Schiff zwar alt, aber noch lange nicht in die Jahre gekommen ist.

„Wenn das Düsseldorfer Feuerlöschboot am Rheinufer entlang fährt, ist es ein besonderer Blickfang. Ist dann bei besonderen Anlässen noch die 60 Meter hohe Wasserfontäne zu sehen, die vom Boot aus erzeugt werden kann, sind die Menschen begeistert von dem Wasserfahrzeug. Doch das Boot ist nicht nur Schmuck. Egal ob Havarie, Schiffsbrand oder Ölaustritt – es erfüllt eine wichtige Aufgabe auf dem Düsseldorfer Rheinabschnitt.

Seit 50 Jahren ist das Feuerlöschboot gemeinsam mit seiner jeweiligen Besatzung ein Garant für die Sicherheit von Mensch und Schiff auf dem Rheinstrom. Dazu meinen herzlichen Glückwunsch", erklärt Feuerwehrdezernentin Helga Stulgies.

Die Ausstattung des Bootes ist auf die Einsatzbedürfnisse abgestimmt und in den letzten Jahren mehrfach modernisiert worden. Eine Radaranlage für Fahrten bei schlechter Sicht sowie die Überdruckanlage gegen eindringende Gase oder Atemgifte gehören zur Standardausrüstung. Für die Brandbekämpfung stehen zwei Feuerlöschkreiselpumpen und eine Schaumanlage zur Verfügung.