Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | JUNI 2014

Benjamin Hofmann
ist im Hafen Reisholz vor Anker gegangen.
Seite 5

Ticker: C. Thywissen feiert Geburtstag +++ Serie: Die Häfen in NRW – Gelsenkirchen +++ Straßenbau in Krefeld im Plan +++ HGK-Verwaltung ist umgezogen +++ Mega-Umschlag für das Kraftwerk Lausward +++ Neusser Innenstadt rückt an den Hafen +++

Standort entwickelt sich bestens

Ein Plus im laufenden Jahr ggibt Anlass zur Hoffnung – Eisenbahn besonders stark

Durchgehend positiv sind die verkehrswirtschaftlichen Daten aus dem ersten Quartal des laufenden Jahres: Besonders gut entwickeln sich die Transporte der hafeneigenen Eisenbahn. Nachdem das Vorjahr eine schwache Entwicklung im Hafengeschäft aber stabile Werte im Schienenverkehr aufwies, sind seit Januar alle Bereiche wieder auf Wachstumskurs. „Im letzten Jahr mussten wir besonders bei den Baustoffen und Düngemitteln Mengenrückgänge zu den Rekordwerten aus 2012 verkraften, im I Quartal haben wir aber wieder über fünf Prozent Zuwächse an der Kai-Kante", beschreibt Geschäftsführerin Elisabeth Lehnen die Entwicklung im Hafengeschäft. Dank der milden Witterung gab es keine Ausfälle durch eingefrorene Massengutlager oder Eisprobleme.

Weit über dem Trend im Schienengüterverkehr entwickeln sich aber die Transportmengen für Hafenkunden und regionale Industrie, die von der eigenen Eisenbahn organsiert werden. 52 Prozent Zuwachs schon im I. Quartal sind rekordverdächtig. Verantwortlich für den Bahnbetrieb ist der Geschäftsführer Sascha Odermatt: „Im zweiten Halbjahr sollen weitere Bahntransporte für das Containerterminal am Hafenkopf in den Fahrplan aufgenommen werden. Deshalb sind wir zuversichtlich, dass wir die Mengen über das Jahr halten können und unseren Rekord aus dem Jahr 2011 übertreffen werden."

Krefeld

Nur noch an 27 Tagen wurden im vergangenen Jahr die Feinstaub-Grenzwerte an der Messstation im Hafen Krefeld überschritten. 2003 waren es noch 127 Tage.

Gewählt

Foto: BÖB

Dr. Arndt Glowacki wurde einstimmig zum neuen Vorsitzenden der Arbeitsgemeinschaft HäfenNRW des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) gewählt.

Kanadier beeindruckt von Neusser Hafen

Welche Chancen bietet Kanada kleineren und mittleren Unternehmen aus Deutschland? Was gilt es bei der Erschließung des kanadischen Marktes zu beachten? Um diese Fragen ging es jetzt bei der Informationsveranstaltung „Kanada – starker Absatzmarkt und Investitionsstandort für den deutschen Mittelstand" von der IHK Mittlerer Niederrhein und dem Rhein-Kreis Neuss, in Kooperation mit NRW.International in der Industrie- und Handelskammer (IHK) in Neuss.

Zu der Delegation gehörte auch der kanadische Konsul Leslie Reissner, der sich besonders von den Möglichkeiten des Neusser Hafens beeindruckt zeigt.

Für den Zeitraum vom 14. bis zum 18. September 2014 ist zudem eine Unternehmer-Reise nach Toronto und Halifax geplant.

BLITZSCHNELL

Im Mai wurde am EUROGATE Container Terminal Hamburg ein absoluter Rekord verzeichnet. Bei einem einzigen Schiffsanlauf wurden über 11.500 Standardcontainer (TEU) geladen und gelöscht. Verantwortlich für diese Rekordmenge war das Containerschiff CSCL Le Havre. Mit 140 Bewegungen pro Stunde transportierten die Containerbrücken ununterbrochen 11.624 Standardcontainer (TEU) über die Kaikante.

Gute Nachbarn

Auch die Häfen müssen jetzt handeln

Künstlern wird gerne die Eigenschaft zugesprochen, zur Avantgarde zu gehören, tatsächlich im besten Sinne des Wortes als erste dorthin zu gehen, wo es interessant ist oder es sein wird. Wenn das so ist – und ich persönlich habe daran keinen Zweifel – dann sind unsere Häfen der angesagte Platz überhaupt: Das Atelierhaus in Neuss liegt mitten im Hafen direkt am Becken 2, in Reisholz hat „Kunst im Hafen" eine Heimat gefunden, der Medienhafen in den Ausläufern unseres Wirtschaftshafens ist geradezu ein Sammelbecken der Künstler und Kreativen. Wir freuen uns – Künstler sind oftmals ungewöhnlich und vielleicht auch deshalb sehr tollerant. Sie lieben den Hafen, wie auch wir, lassen sich auf ihn ein. Und verarbeiten die Eindrücke, die auch uns beeindrucken, in Bildern und Skulpturen weitaus besser als wir es in Worte fassen können. Kommen Sie doch einmal vorbei. ULRICH GROSS

Schwer erfolgreich

Chancen und Verantwortung

Die Zahlen des ersten Quartals geben uns recht: Der eingeschlagene Kurs für den Rheinhafen Krefeld ist richtig und wichtig. Doch neben der Versorgung des Industriestandortes Krefeld mit Rohstoffen und Vorprodukten über den Rheinhafen, entwickelt sich auch die Exportseite positiv. Das ist eine schöne Aufgabe für uns im Hafen. Und eine Verantwortung, die wir gerne annehmen: Für den Maschinenbau wird es zunehmend schwerer, großformatige Produkte für die Kunden in aller Welt zu den Seehäfen zu transportieren. Das Binnenschiff ist hier eine echte Alternative zum Straßentransport und wird zunehmend in Anspruch genommen. Doch das kann nur gelingen, wenn auch die geeigneten Umschlagsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Wir in Krefeld sind in der besonderen Lage, gemeinsam mit unseren Partnern entlang den Logistikketten genau dies anzubieten. Und dabei helfen wir, Arbeitsplätze in Krefeld zu sichern. ELISABETH LEHNEN

Ein wichtiger Markt

Hamburger hatten gute Stimmung und Nachrichten im Gepäck

Foto: HHM, Ingo Boelter

Mit den Vorständen Axel Mattern und Ingo Egloff sowie der gewohnt guten Stimmung – und natürlich bei Sonnenschein – feierte Hafen Hamburg Marketing auch in diesem Jahr mit Freunden und Partnern den Hamburger Hafengeburtstag. „Ich bin immer sehr glücklich, wenn ich mit meinen Kollegen aus Verkehrswirtschaft und Logistik hier sein darf", freute sich Mattern. „Es ist eine Veranstaltung, die uns sehr viel Spaß bringt."

Er lobte NRW als einen wichtigen Markt, der zweitgrößte nach Bayern. Mattern kündigte an, dass er, Egloff und der NRW-Beauftragte Volker Hahn sich in Zukunft noch intensiver um NRW kümmern werden, als das in der Vergangenheit bereits der Fall war. „Denn wir sind der Meinung, dass der Hafen Hamburg eng mit NRW verbunden sein muss."

Die Hanseaten hatten viel Gutes zu berichten: Der Hamburger Hafen erreichte im ersten Quartal 2014 einen Seegüterumschlag von 35,6 Millionen Tonnen. Das entspricht einem Wachstum von 8,6 Prozent. Sowohl der Stückgutumschlag mit insgesamt 25,2 Millionen Tonnen (plus 10,8 Prozent), als auch der Massengutumschlag mit 10,4 Millionen Tonnen (+ 3,5 Prozent), sorgten in Deutschlands größtem Universalhafen für ein besonders starkes Wachstum.

„Im ersten Quartal 2014 konnten wir im Hamburger Hafen den positiven Wachstumstrend aus dem Vorjahr fortsetzen. Wir haben gegenüber den anderen großen Seehäfen in Nordeuropa mit einem herausragenden Wachstum von 8,6 Prozent beim Seegüterumschlag unsere sehr gute Wettbewerbsposition weiter ausbauen können. Das außergewöhnlich gute Ergebnis verdeutlicht auch die hohe Leistungsfähigkeit der Hamburger Hafen- und Logistikunternehmen", erklärte Mattern bei der Präsentation der Quartalsergebnisse in Hamburg.

Einschätzung

Foto: Stadt Hamburg

Staatsrat Dr. Bernd Egert, aus der Wirtschafts-Behörde Hamburgs

Die Lage am Strom eint uns

Gemeinsam weiter entwickeln

Düsseldorf und die Hansestadt eint die Lage am Strom. Elbe und Rhein sorgen dafür, dass alles im Fluss ist und alles im Fluss bleibt. Gleichzeitig beschert diese Lage beiden Städten auch große Wirtschaftskraft. Um unsere Spitzenstellung zu behalten, müssen wir uns weiter entwickeln. Um das Wachstum zu bewältigen, müssen wir vor allem die vorhandenen Infrastrukturen optimal nutzen. Und da bieten sich die digitalen Ressourcen an.

Um leistungsfähig zu bleiben, muss aber auch investiert werden. Anders werden wir den Güterverkehr nicht effizient und verträglich bewältigen. Das betrifft alle Logistikstandorte entlang der Kette. Sie stehen vor einer großen Herausforderung.

Gemeinsam können wir die weltumspannende Transportkette noch stärker machen, indem wir Verkehre noch mehr auf die Schiene und die Wasserstraße holen. Wir praktizieren das schon mit Bayern und würden uns sehr freuen, wenn wir auch NRW gewinnen könnten.

Hamburg und NRW sind auch Wettbewerber etwa bei Ansiedlungen. Aber ich denke, dass wir auch Gemeinsamkeiten haben, um die Bedingungen und damit die Basis für Wohlstand und Arbeitsplätze zu bilden.

UMFANGREICH

Das Centre for Economics and Business Research hat ermittelt, dass Staus nicht nur Zeit und Nerven, sondern auch bares Geld kosten: Pro Jahr durchschnittlich 509 Euro pro Haushalt durch direkte und indirekte Kosten in den 22 größten deutschen Städtischen Gebieten. Das sind 7,5 Mrd. Euro. Der durchschnittliche Autofahrer steht pro Jahr 38 Stunden im Stau.

Flächen und Wege sicher stellen

Der Landesentwicklungsplan NRW muss die Voraussetzungen für eine weitere Optimierung der Hafenstandorte liefern

Den Binnenhäfen wird im Landesentwicklungsplan NRW (LEP) erstmals ein eigenes Kapitel gewidmet. Diese Entwicklung wird vom Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen und der Wirtschaft, vertreten durch IHK NRW, sehr begrüßt. Einmal mehr wird die Bedeutung von Binnenhäfen und Logistik für den Standort NRW hervorgehoben.

„Erklärtes Ziel der Landesregierung ist es, das System „Wasserstraße/Häfen" weiterzuentwickeln. Folglich darf der LEP keine Festlegungen treffen, die diesem Ziel widersprechen", erklärte Bernd Neffgen, Federführer Planung IHK NRW und Geschäftsführer Standortpolitik der IHK Mittlerer Niederrhein. Notwendig sei vielmehr die Bereitstellung von entsprechenden Flächen. „Wenn Hafenstandorte für die Zukunft gesichert werden sollen, bedeutet das auch, dass zusätzliche Flächen in Anspruch genommen werden müssen", so Neffgen. Auch in diesem Punkt sei die Landespolitik gefragt: „Da die Häfen das erforderliche Flächenpotenzial nicht darstellen können, muss der LEP Lösungen bieten." Neben neuen Hafenstandorten wie Dormagen-Silbersee und Standorterweiterungen wie am Hafen Krefeld seien sogenannte trockene Standorte denkbar. „Konkrete Vorschläge haben wir längst geliefert. Sie müssen nur im LEP berücksichtigt werden."

Abgesehen vom Flächenbedarf müsse die Politik auch Wege aufzeigen, wie die Erreichbarkeit der Binnenhäfen verbessert werden kann. Dies gelte für die Straßen- ebenso wie für die Schienenanbindung. „Trimodale Standorte sind von der Politik in besonderer Weise zu unterstützen, da sie die verkehrspolitisch angestrebte Integration der verschiedenen Verkehrsträger in besonderer Weise befördern", sagte Neffgen. „Deshalb fordern wir die Wirtschafts- und Verkehrspolitik des Landes und Bundes auf, die angestrebte Verbesserung der Erreichbarkeit der Hafenstandorte mit Priorität anzugehen."

In Deutschland ist Nordrhein-Westfalen derzeit das Binnenschifffahrts- und Binnenhafenland Nummer eins. Insbesondere in Zeiten der Unterfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen, wird es immer wichtiger, alles dafür zu tun, die Weiterentwicklung der Logistik als wichtige Stütze der Wirtschaft zu fördern. Das geht jedoch nur mit leistungsfähigen Häfen, Wasserstraßen sowie Schienen- und Straßenanbindungen. „Die HäfenNRW sehen die derzeit geplante Kategorisierung der Häfen in ‚landesbedeutsame' und ‚nicht bedeutsame' Häfen sehr kritisch. Das schadet nicht nur der Wirtschaft, sondern hemmt auch die Entwicklung und Vielfalt von Häfen, die ein Logistikstandort wie Nordrhein-Westfalen braucht", äußerte sich Ralf Fink, Vertreter der Arbeitsgemeinschaft HäfenNRW. Jeder Hafen hat spezifische regionale Stärken und Funktionen. Eine Ungleichbehandlung muss daher dringend vermieden werden. Die Sicherung der Standortpotenziale sowie ein gezielter Ausbau und bedarfsgerechte Ausweisung von Hafenflächen, aber auch die Anbindung an die öffentliche Verkehrsinfrastruktur, müssen stärker vorangetrieben werden.

Landesentwicklungsplan, Hafenkonzept und Bundesverkehrswegeplan sollen Wegweiser für die Entwicklung des einwohnerstärksten Bundeslandes sein. Jedoch wecken die Konzepte bei Häfen und Wirtschaft gleichermaßen Zweifel, ob das Land hier den richtigen Weg einschlagen wird. Pläne, die per se fast alle Häfen von weiterer Unterstützung ausschließen, sind keine Konzepte für Häfen und deren Partner der Wirtschaft. „Oftmals sind die Aufgaben der Häfen historisch gewachsen. Früher waren es Umschlagsplätze für das nahe Umfeld, heute haben sie die Funktion eines trimodalen Distributionslagers und dem Logistikknoten mit eigenen multimodalen Transportketten", so Werner Spionkowski.

Engagiert

In der Interessengemeinschaft Häfen und Wasserstraßen NRW machen Häfen, Produktionsunternehmen, Speditionen und Logistiker das System Wasserstraße bekannter.

Sowohl die Binnenhäfen als auch die verladende Wirtschaft kennt und versteht das Problem der NRW-Landesregierung, mit knappen Haushaltsmitteln eine intakte Verkehrsinfrastruktur vorzuhalten. Der Mangel an Mitteln darf aber nicht dazu führen, Infrastrukturen zu vernachlässigen oder gar komplett auszuschließen. Günter Haberland, Interessengemeinschaft Wasserstraßen und Häfen NRW e. V., kritisierte: „Der Mangel an gedanklicher Konsistenz in der deutschen Verkehrspolitik wird beim System Wasserstraße besonders deutlich. Man träumt von erheblichen Zuwächsen im Modal-Split, weil die Straße entlastet werden soll, enthält dem Verkehrsträger Wasserstraße aber gleichzeitig die nötigen infrastrukturellen Voraussetzungen vor."

Was nützen dem Land Nordrhein-Westfalen leistungsfähige Häfen am Rhein, wenn sie von den Schiffen aus den Hochseehäfen nicht mehr vernünftig angelaufen werden können, weil die Infrastruktur nicht mehr passt oder keine ausreichenden Umschlagkapazitäten zur Verfügung stehen? Deshalb ist es dringend erforderlich, dass der Landesentwicklungsplan die Voraussetzungen für weitere Optimierungen der Hafenstandorte liefert.

Mit Nemo mutig Neues entdecken

Südafrikanische Spaßmacher begeisterten Schüler in Benrath – Pantomime als universelle Sprache

Ja was soll das denn? Einfach einmal mit machen und dabei dann ganz Großes entdecken. Dazu luden die Clowns in Benrath ein.

Große Gefühle beginnen manchmal mit kleinen Gesten. Lachen, Spaß, aber auch Mut, Vertrauen und Sicherheit. Große Gefühle kommen dann auch mit nur ganz wenigen Worten aus. Zum Beispiel „Super", „Jump" „Klasse". Diese Aufforderungen waren jetzt in der Realschule Benrath zu hören. Zu Gast: Eine fünfköpfige Clown-Gruppe aus Südafrika.

Es ist kurz nach 11 Uhr. In der Aula der Benrather Realschule bereiten sich fünf schwarze Südafrikaner in Trainingssachen auf ihren Auftritt vor. Schieben ein paar Tische und Stühle zur Seite, schaffen sich Platz. Frohsinn benötigt schließlich Raum. Dann beginnen sie mit gymnastischen Übungen. Auch Spaßmacher müssen sich locker machen. Gegen Ende kommen dann die Schüler der sechsten Klasse in den Raum. Na ja – fast. Zunächst bleiben sie flüsternd und beobachtend im Eingangsbereich stehen. Diese Szene ist ihnen dann doch ein bisschen fremd.

Doch Ray weiß wie er das Eis bricht. Nach einer kurzen Vorstellungsrunde und einer Eingangspantomime fragt er mit einnehmender Freundlichkeit „Hallo zusammen. Alles gut?". Das erste „Ja" kommt noch ein wenig zögernd und schüchtern. „Alles gut?" schallt die laute Gegenfrage „Ja", rufen ihm seine Gegenüber – jetzt schon mutiger. „Alles gut?" ist Ray immer noch nicht ganz überzeugt. „Ja" antworten die Schüler – ein Lautstärkenduell wollen sie ganz sicher nicht verlieren.

Und so entwickelt sich die Stunde: Die Clowns machen etwas vor, die Jungen und Mädchen versuchen Gesten und Bewegungen zu kopieren. Und werden Übung für Übung spürbar lockerer. Das Ganze zu einer schon fast meditativen Musik. Inzwischen hat sich ein Kreis gebildet: In der Mitte einer der Clowns, drum herum die anderen, die tanzen, sich bewegen, rufen – und immer häufiger lachen. Nicht den Clown in der Mitte aus, sondern aus Herzen miteinander.

Der entscheidende Moment kommt, als Ray einen Schüler mit Gesten auffordert, selbst den Kreis zu betreten. Nun selbst vorzugeben, was Klassenkameraden und Gäste nachmachen sollen. Der Junge folgt der Aufforderung. Und gibt erst zögernd, dann mit immer mehr Mut und Vertrauen den Takt vor.

Nicht jeder folgt der Einladung der Clowns, möchte im Mittelpunkt stehen. Aber auch das wird von der Gruppe akzeptiert. Einige erweisen sich als geborene Spaßmacher, geben gleich alles und große Gesten vor, andere ertasten sich die neue Rolle langsam.

„Es war cool. Und es war witzig und so", berichtet noch immer ein wenig überrascht Martin. „Weil wir alles nachgemacht haben." Und Alina fügt an: „Es war schön. Weil das hat Spaß gemacht, die Bewegungen waren lustig."

Wie immer wenn Gefühle entstehen, war der Besuch mitnichten eine Einbahnstraße: „Es ist gut, sogar sehr gut", strahlt Ray am Ende des Gastspieles glücklich wenn auch ein bisschen erschöpft. Spaß – auch das ist etwas, was die jungen Menschen heute gelernt haben – ist eine schweißtreibende Angelegenheit. Den jungen Südafrikaner fasziniert vor allem die Kommunikation über kulturelle Grenzen hinweg: „Es ist eine intensive Interaktion, sie lernen von mir, aber ich lerne auch jedes Mal von ihnen", versucht er in gebrochenem Englisch große Gefühle in Worte zu fassen. „Pantomime ist eine universelle Sprache." Und hat wieder dieses unwiderstehliche Lachen im Gesicht.

Vor seiner Karriere als Clown hat Ray als Musiker gearbeitet. Bei einem Workshop lernte er 2006 den Düsseldorfer Wolfgang „Nemo" Neuhausen kennen. Der war für Auftritte in die NRW-Partnerprovinz Umalanga gereist. Und mit einem neuen Konzept sowie Margareth und Ray wieder zurück gekommen. In den Jahren hat sich die Gruppe natürlich gewandelt. Barbara ist ganz neu. Sie wurde bei einem Casting entdeckt. Allerdings hatte sie sich nicht beworben, sondern war Teil der Putzgruppe, die nach dem Auftritt sauber machte. Mit ihren Bewegungen und ihrer Art gewann sie die Herzen der Juroren. Wie auch an diesem Tag die Herzen der Schüler.

Infos unter http://www.clownschoolsforlife.net

Moderne Kunst im alten Hafenambiente

„Kunst im Hafen" hat in Reisholz ein Atelier- und Kunstleben geschaffen, das über Düsseldorf hinaus beeindruckt

Gerade die große Ausstellungshalle bietet viele Möglichkeiten und wird auch für Bürgerversammlungen und Hafenfeste genutzt.

„Es ist ein wunderbarer Ort, der so viel bietet." Sichtlich beeindruckt ist Lisa Marie Schmitt aus Saarbrücken schon beim Aufbau der Ausstellung, die sie und 16 weitere Künstler aus Karlsruhe und Saarbrücken Anfang Juni in der großen Halle des Vereins „Kunst im Hafen" im Reisholzer Hafen aufbauen. „Allein der Rhein mit seinen Schiffen und dem Naturschutzgebiet gegenüber. Und die Halle ist ziemlich speziell und bietet viele Möglichkeiten. Zudem, dass das Areal nicht mitten in der Stadt, liegt übt auf mich einen enormen Reiz aus."

Keine Frage „Kunst im Hafen" hat sich einen besonderen Ruf erarbeitet, der inzwischen weit über die Grenzen der Landeshauptstadt und NRWs hinaus reicht, wie Benjamin Novalis Hofmann bestätigt. Er ist einer der 19 Künstler, die in den Gebäuden der ehemaligen Rhein-Umschlag dauerhaft eine Bleibe gefunden haben. Sie nutzen Einzel- oder Gruppenateliers, malen, fotografieren, schaffen Skulpturen, Medien- und Kunstinstallationen. Spartenübergreifend und vielseitig.

Auch die Künstler können sich der Hafen-Atmosphäre nicht verschließen: „Es ist ein toller Ort, eine schöne Landschaft, fast schon idyllisch, eine gute Atmosphäre. So etwas spielt für einen Künstler eine sehr wichtige Rolle", verrät er.

Zu den Besonderheiten von „Kunst im Hafen" gehört neben der Vielfalt der hier wirkenden Künstler, dass sie sich beinahe zwangsläufig mal mehr, mal weniger begegnen, miteinander kommunizieren, Ideen und Eindrücke austauschen. Das fördert die künstlerische Energie noch mehr als die einmalige Lage.

Daneben sind es die „Kleinigkeiten", die eine solche Gemeinschaft für alle so wertvoll macht: „Wenn ich kurzfristig verhindert bin, eine Spedition jedoch bereits unterwegs ist, um etwa Werke für die nächste Ausstellung abzuholen, dann kann ich einfach einem Nachbarn Bescheid sagen und sie oder er übernimmt das dann." Kleinigkeiten zwar, die aber den Kopf frei machen für das nächste Werk.

Die Vielfalt führt auch dazu, dass „Kunst im Hafen" meist eine, manchmal sogar zwei Ausstellungen im Monat eröffnen kann. Und das eben nicht nur der „eigenen" Künstler, sondern auch von Gästen aus Nah und Fern. Die sind herzlich eingeladen, Bewerbungen werden über die Internetseite www.kunst-im-hafen.de gerne angenommen. Hier ist auch das Programm des Vereins zu finden.

Bei so vielen Vorteilen haben die Reisholzer auch gelernt, die Nachteile zu akzeptieren. Die Gemäuer sind tatsächlich historisch – und entsprechend schlecht isoliert. Im Winter schaffen es die großen Holzöfen selten, die Temperatur über zwölf Grad zu heben. Dafür wärmt dann der Blick in das verschneite Naturschutzgebiet am anderen Rheinufer. Auch wenn die Bewohner in den letzten Jahren viel Arbeit und mit Unterstützung von Stadt und Kulturamt auch viel Geld in den Erhalt und Betrieb des Areals gesteckt haben.

Natürlich lohnt sich ein Besuch von „Kunst im Hafen" eigentlich immer. Besonders aber zu den offenen Ateliers der „Kunstpunkte". Nicht nur wie Benjamin Novalis Hofmann meint, einer der besten Zeitpunkte, die künstlerische Vielfalt des Südens von Düsseldorf kennen zu lernen.

EINLADUNG IN DEN HIMMEL

Auch in diesem Jahr öffnet sich an zwei Wochenenden wieder Düsseldorfs Kunsthimmel. Alle Interessenten sind auch bei den 18. Kunstpunkten eingeladen, Künstlerateliers in Düsseldorf zu besuchen, um Kunstschaffenden jeder Couleur bei Ihrer Arbeit über die Schulter zu schauen.

Am 23. und 24. August (im Norden) und am 30. und 31. August (im Süden) sind Ateliers von rund 500 Künstlerinnen und Künstlern an über 250 Standorten (eben den Kunstpunkten) zugänglich.

Das Verzeichnis der teilnehmenden KünstlerInnen mit Atelieradressen ist bereits jetzt online unter www.kunstpunkte.de einzusehen und ab Ende Juli kostenlos unter 0211-89-96112, 89-24197 erhältlich. Es liegt zudem in Kulturinstituten und Kneipen Düsseldorfs aus.

Einmalige Lage bestens genutzt

Seehafen Kiel kombiniert Vorteile aus Kanal-Nähe und Erreichbarkeit für Seeschiffe

Der PORT OF KIEL zählt zu den vielseitigsten und effizientesten Häfen im Ostseeraum. Seine Lage, durchgehend seeschifftiefes Wasser und der direkte Anschluss an das Schienen- und Autobahnnetz machen den Hafen für Güterumschlag und Passagierverkehr gleichermaßen attraktiv. Kiel profitiert zudem von seiner Lage am Eingang zur weltweit meistbefahrenen künstlichen Wasserstraße der Welt, dem Nord-Ostsee-Kanal.

Moderne Terminals, maßgeschneiderte Dienstleistungen sowie exzellente Verkehrsanbindungen mit Direktzügen ins Ruhrgebiet und nach Italien machen Kiel zum Hafen erster Wahl.

Die modernen Fährschiffe der Skandinavien-Linien prägen das Erscheinungsbild Kiels im Stadthafen. Der Norwegenkai, von dem täglich die einzige tägliche direkte Fährverbindung der Reederei Color Line zwischen Deutschland und Norwegen ablegt, zählt zu den besten Terminalanlagen an der deutschen Küste. Tägliche Abfahrten nach Göteborg in Schweden ermöglichen die Erreichbarkeit der Zielmärkte Skandinaviens über Nacht. Das geschieht mit den großen kombinierten Fähren der Reederei Stena Linie vom 2010 neu errichteten Terminal Schwedenkai. Der Cruise Terminal Ostseekai, im Herzen der City gelegen, zählt zu den modernsten und leistungsfähigsten an der deutschen Küste.

Fotos: Port of Kiel, Peter Lühr

Der PORT OF KIEL an der Kieler Förde.

POSITIV

In den ersten Monaten des Jahres verzeichnete der Kieler Hafen erneut ein Umschlagsplus. Sowohl die Fährverkehre als auch der Bereich Massengut sind gut in das Jahr gestartet. Besonders erfreulich ist, dass bei den Forstprodukten ein Neugeschäft angesiedelt werden konnte und dass die Verladungen von Schwergütern weiter zunehmen.

Weitsichtig

Schon der Kieler Stadtgründer Graf Adolf IV. von Schauenburg erkannte das Potenzial des Fernhandels per Schiff über die Ostsee. Als er für sein holsteinisches Territorium nach einem günstigen Platz für eine Hafenstadt suchte, wurde er 1236 an der Förde fündig. Die Kaufmannsiedlung „Holstenstadt tom Kyle" (heute kurz: Kiel) wurde mit dem Stadtrecht, einem freien Markt sowie Zollfreiheit an der Förde ausgestattet. Kiel erhielt so die Kontrolle über sämtliche Schiffsbewegungen. Neben Lübeck war Kiel bis 1388 die einzige Hansestadt in Schleswig-Holstein.

Vielfältige Angebote für Kunden

Trimodale Anlagen und kurze Wege bestimmen die Arbeit in den Wirtschaftshäfen

Der größte Kieler Hafenteil liegt auf dem Ostufer der Förde. Der Ostuferhafen ist das Fracht- und Logistikzentrum Kiels. Hier sind die Verkehre in die baltischen Staaten und nach Russland konzentriert. Mit sieben Liegeplätzen, LoLo- und RoRo-Anlagen sowie dem intermodalen Terminal bietet der Ostuferhafen die Möglichkeit zum trimodalen Umschlag mit Freilagerflächen, Lagerhallen und Servicegebäuden. Insgesamt 1.700 Meter Kailänge können von Schiffen mit bis zu 11,5 Metern Tiefgang angelaufen werden.

Zwei Krane, davon ein Hafenmobilkran mit bis zu 140 Tonnen Tragkraft, ein RTG-Kran mit bis zu 45 Tonnen Tragkraft sowie zahlreiche Reachstacker, Gabelstapler und Zugmaschinen ermöglichen ein effizientes, flexibles Umschlagshandling.

Die Kanalhäfen, am Eingang des Nord-Ostsee-Kanals gelegen, in direkter Nähe der Holtenauer Schleuse, bietet Binnen- und Seeschiffen eine problemlose Erreichbarkeit.

Die SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG (PORT OF KIEL) ist die Eigentümerin der öffentlichen Anlagen und der Infrastruktur im Handelshafen. Sie ist verantwortlich für die Entwicklung des Hafens, Investitionen sowie für die Instandhaltung der Anlagen. Der PORT OF KIEL betreibt darüber hinaus den Kieler Flughafen und eine öffentliche Hafenbahninfrastruktur. Weitere Geschäftsfelder des PORT OF KIEL sind Stauerei- und Umschlagsdienstleistungen durch die SEEHAFEN KIEL Stevendoring GmbH, Fest-/Losmachen, Gepäckhandling und Proviantierung von Kreuzfahrtschiffen über SEEHAFEN KIEL Cruise sowie die Vermietung von Büroräumen in Hafen- und Innenstadtlage.

Die Port Event Kiel GmbH schließlich ist ein Gemeinschaftsunternehmen der SEEHAFEN KIEL GmbH & Co. KG und KSK GmbH Kai Service Kiel. Port Event vermietet die Passagierterminals und Freiflächen im Kieler Hafen für Veranstaltungen wie Feste, Messen oder Konzerte.

Fotos: Port of Kiel, KSK Media

Das neu eröffnete Kieler Passagierterminal am Liegeplatz Nr. 1.

Eröffnet

Mit einer Eröffnungszeremonie wurde der neue Passagierpavillon am Kreuzfahrtliegeplatz Nr. 1 des Kieler Ostuferhafens am Vormittag des 2. Juni offiziell eingeweiht. Kiel verfügt damit über drei Terminalliegeplätze für den Passagierwechsel großer Kreuzfahrtschiffe mit einer Länge von 300 Metern und mehr. Der Kreuzfahrtliegeplatz Nr. 1 hat eine beeindruckende Kailänge von 400 Metern bei einer durchgehenden Wassertiefe von 10 Metern.

Logistikknoten im Herzen des Reviers

100 Jahre alt und auf die Zukunft ausgerichtet – 270 Gäste feierten mit dem Hafen Gelsenkirchen

In der Mitte des Ruhrgebiets gelegen, ist Gelsenkirchen Knotenpunkt für den Gütertransport zu Wasser, Schiene und Land. Logistischer Dreh- und Angelpunkt im Herzen der Region ist der Hafen Gelsenkirchen. Der größte öffentliche Kanalhafen am Rhein-Herne-Kanal wird in diesem Jahr 100 Jahre alt. Rund 270 Gäste aus Wirtschaft, Presse und Politik folgten der Einladung von Wirtschaftsförderung und Gelsen-Log zu der Geburtstagsfeier.

„Das Ruhrgebiet verfügt über das am dichtesten und besten ausgebaute Kanal- und Hafennetz in Westeuropa. Die hervorragende Infrastruktur lädt dazu ein, einen noch größeren Lastenverkehr als bisher auf das Wasser zu verlagern und unsere gemeinsame Energiebilanz voranzubringen. Der Hafen ist als wichtiges Verteilzentrum für Malz, Mehl, Mineralölerzeugnisse, Stahl und zahlreiche weitere Güter bei wachsendem Volumen bereits heute einer der Vorreiter", so Oberbürgermeister Frank Baranowski. „Der Gelsenkirchener Hafen gilt heute als der umschlagsmäßig größte Hafen am Rhein-Herne-Kanal. Betrachten wir allein den Güterumschlag, dann verfügt Gelsenkirchen über einen der größten Kanalhäfen in Deutschland", erklärt Ulrich Köllmann, Geschäftsführer der Gelsenkirchener Logistik-, Hafen- und Servicegesellschaft Gelsen-Log.

Blumen und Glückwünsche gab es anlässlich der großen Geburtstagsfeier in Gelsenkirchen.

BLITZSCHNELL

Nicht nur per Wasser, Schiene oder Straße ist der Hafen optimal erreichbar, das Gebiet wurde auch telekommunikationstechnisch zukunftsorientiert an die modernste, breitbandige Datenautobahn Europas angebunden. Mit einem sechsstelligen Investitionsvolumen wurden die Unternehmen an das Glasfasernetz von GELSEN-NET angebunden.

Getreide

Durch die angesiedelten Firmen Müller´s Mühle, Avangard Malz und die Südhannoverschen Mühlenwerke entwickelte sich der Hafen Gelsenkirchen in den letzten Jahren zu einem der wichtigsten Getreideumschlagsplätze im mittleren Ruhrgebiet.

Per Binnenschiff werden mittlerweile pro Jahr ca. 300.000 Tonnen Getreide, Reis und Hülsenfrüchte zur Verarbeitung, Veredlung von und zum Hafen Gelsenkirchen transportiert.

Verlagerung

Aufgrund der geographischen Lage in der Mitte des Ruhrgebietes ist Gelsenkirchen prädestiniert dafür, von der umweltschonenden Verlagerung der Verkehre zu profitieren. Es wird intensiv über eine Verlagerung der Verkehre auf Binnenschiff und Schiene nachgedacht werden müssen, von der der Hafen Gelsenkirchen, aber auch andere Kanalhafenstandorte, partizipieren könnten. Daneben beschäftigt sich Gelsen-Log kontinuierlich mit zukunftsweisenden Konzepten wie etwa der „Verlagerung kurzstreckiger Verkehre auf das Binnenschiff".

2.000 Menschen finden Arbeit

Politik, Verwaltung und Unternehmen schätzen den Hafen als Wirtschaftsfaktor

Der Hafen stellt einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor für die Stadt Gelsenkirchen dar. „Heute sind über 60 Unternehmen und Anrainern mit mehr als 2.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am Hafen Gelsenkirchen ansässig. Außerdem ist Gelsenkirchen der Geburtsort des Ausbildungsberufs Fachkraft für Hafenlogistik", freut sich Wirtschaftsförderungsdezernent Dr. Christopher Schmitt.

Betreiber des multimodal erschlossen Hafen Gelsenkirchen ist das städtische Unternehmen Gelsen-Log, dessen Mitarbeiter als kompetenter Partner für Logistiker, Spediteure, Produzenten sowie Verlader-, Transport- und Service-Unternehmen zur Verfügung stehen.

Das gesamte Eisenbahnnetz im Hafengebiet hat eine Länge von rund 15,8 Kilometern und ist an das öffentliche Schienennetz angeschlossen.

Für Umschlagzwecke stehen circa 3.500 Meter ausgebautes Ufer mit rund 30 Krananlagen bis 250 Tonnen stationär zur Verfügung.

Von Gelsenkirchen aus werden in einem Radius von 150 Kilometern rund 30 Millionen Verbraucher erreicht. Per Binnenschiff sind die Westhäfen Zeebrügge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam (ZARA) in etwa 20 Stunden erreichbar. Aber auch die Anschlussstellen der Autobahnen A 42, A 2, A 40 und A 52 liegen optimal in der Nähe.

Verkehrsträgerübergreifend (Schiene, Straße, Wasser) werden pro Jahr ca. 6 Millionen Tonnen Güter von und zum Hafen Gelsenkirchen befördert. Davon werden per Binnenschiff pro Jahr zwischen 1 und 1,2 Millionen Tonnen transportiert. Die umgeschlagenen Mengen im Hafen Gelsenkirchen entlasten die Straße um ca. 150.000 Lkw-Fahrten jährlich. Dabei sind die per Eisenbahn transportierten Mengen von ca. 850.000 Tonnen berücksichtigt. Die Hafenmannschaft nutzte den Geburtstag auch, um die bedeutende Rolle der Häfen im Kanalgebiet in der Umweltschonenden Mobilität noch einmal zu betonen.

Fotos: Hafen Gelsenkirchen

Ein starker und wichtiger Standort für Stadt und Region.

Der Stadt und den Bürgern verpflichtet

Familienunternehmen C. Thywissen GmbH beging im Neusser Hafen seinen 175-jährigen Geburtstag

Nicht mit Pauken und Trompeten sondern mit Trommeln aus original Thywissen-Fässern beging das Familienunternehmen jetzt auf dem Firmengelände im Neusser Hafen seinen 175. Geburtstag. „Ich habe heute die Freude, einem Neusser Unternehmen zu gratulieren", formulierte Bürgermeister Herbert Napp mit einem Lächeln. Und fuhr dann ernst fort: „Das ist ein Unterschied, den ich manchmal mache, Neusser Unternehmen und einem Unternehmen in Neuss. Das sich darüber hinaus mit der Stadt verbunden fühlt, mit seinem sozialen Leben und auch aktiv daran teilnimmt."
Der erste Bürger der Stadt betonte, dass er dies durchaus als Ehrentitel verstehe. Eine Auszeichnung, die sich Familie wie Unternehmen Thywissen durch ihr 175-jähriges Engagement in und für die Stadt und ihre Bürger immer wieder mehr als verdient habe.

C. Thywissen feierte mit Freunden und Mitarbeitern den Geburtstag im Hafen.

Keinen Zweifel ließ Napp auch daran aufkommen, dass Neuss schon vor 200 Jahren Christian Heinrich Thywissen beste Bedingungen bot, als er zum Preise von 24.000 Franc seine erste Ölmühle erwarb. Die Stadt lag mit ihrem Hafen verkehrstechnisch bestens positioniert am Rhein, die Erft versorgte die Betriebe mit Wasserenergie. Und die reichen Felder des Niederrheins die entsprechenden Saaten.
Die Familie gehörte schon nach wenigen Jahren zu den angesehensten Neusser Kaufleuten und stand auf der Liste der Geschworenen im Schwurgericht. Aber sie engagierten sich auch in und für die Stadt, betrieben zum Beispiel konsequent den Ausbau des immer wieder versandenden Hafens zu einem modernen Standort sowie den Ausbau des dortigen Schienennetzes und seinen Anschluss an die öffentliche Bahn. Auch heute werden alle logistischen Lieferwege Straße, Schiene und Wasser genutzt, um die Produktion einer der größten Ölmühlen Europas rund um die Uhr am laufen zu halten.
„Schauen wir auf die vergangenen Jahre so ist aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger unübersehbar, dass es sich bei Thywissen nicht nur um ein erfolgreiches klassisches Familienunternehmen sondern um ein rheinisches Vorzeigeunternehmen handelt."
Geschäftsführer Detlef Volz betonte, dass man sich bei den Planungen ganz bewusst dafür entschieden habe, an „unserem Standort hier in Neuss" zu feiern. Großen Wert legten die Planer im Unternehmen auch darauf, dass neben den Gesellschaftern und den Vertretern der lokalen Politik und Wirtschaft, die Familien der Mitarbeiter eingeladen wurden.

Entlastung für Hamburg durch Schiffe

Logistiker wollen die Verkehrsprobleme der Hansestadt durch Verlagerung auf die Wasserstraßen lösen

Vor dem Hintergrund der durch Straßenbauprojekte erschwerten Verkehrssituation in und um Hamburg sieht das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) die Notwendigkeit, verstärkt Transporte über die Wasserstraßen zu berücksichtigen. Darauf wies SPC-Geschäftsführer Markus Nölke am Rande der Mitgliederversammlung des Trägervereins am 10. April 2014 in Magdeburg hin.
„Der Zu- und Ablauf im Hafenhinterlandverkehr könne durch den Einbezug der freien Kapazitäten in der Küsten- und Binnenschifffahrt signifikant entzerrt werden", empfiehlt Nölke, dessen Mitgliedsunternehmen für eine praktische Verlagerung bereitstehen. Verschiedene Konzepte lägen bereits in der Schublade. Die Zeit für die Umsetzung sei angesichts der akuten Bedrängnis des Verkehrsträgers Straße in der Hansestadt reif.

Foto: HHM, Wischhusen

Das Schiff als Alternative zum Stau – etwa in Hamburg.

Denn der klassische Container-Trucking-Verkehr wird durch die umfangreichen Baumaßnahmen rund um das Nadelöhr Hamburg auf lange Sicht behindert sein. Darüber ist sich die Branche verkehrsträgerübergreifend im Klaren. Die Infrastrukturmaßnahmen beinhalten die Sanierung aller Fahrspuren im Elbtunnel, die Sanierung der Köhlbrandbrücke sowie den Ausbau der A 7 nördlich und südlich des Elbtunnels.
Entlastungspotenziale sieht Nölke konkret entlang der Unterelbe. Die dort ansässige Chemieindustrie in Brunsbüttel und Stade könnte die Wasserstraße aufgrund ihrer Nähe zur Elbe verstärkt als Alternative nutzen. „Anders als an der Oberelbe gibt es auf diesem Elbabschnitt keine infrastrukturellen oder witterungsbedingten Hemmnisse. Dadurch ist der Einsatz von Binnenschiffen und Küstenschiffen jeden Typs ohne Einschränkungen möglich", betont Nölke weiter, der das Verlagerungspotenzial für diesen Bereich auf mehrere tausend Containern pro Jahr schätzt.
Ferner empfiehlt der SPC-Geschäftsführer als Alternative zu den LKW-Umfuhren in den Seehäfen eine Shortsea-Linie, die zwischen Bremerhaven und Hamburg Container verschifft. In diese könnten die Häfen an der Unterelbe mit eingebunden werden. Auch die Einbeziehung des Jade-Weser-Ports sei bei ausreichendem Containeraufkommen vorstellbar. „Eine solche Maßnahme würde das Straßennetz im nassen Dreieck Hamburg, Bremen und Bremerhaven signifikant entlasten", erwartet Nölke. Das SPC ist aktuell dabei, das Potenzial zu qualifizieren.

Zufriedenheit bei Mitarbeitern und Kunden

Die Auszeichnung als „TOP Nationaler Arbeitgeber 2014“ der Stadtwerke Düsseldorf freut Bernhard Hintzen

Foto: Stadtwerke Düsseldorf AG

Bernhard Hintzen (re.), Leiter Personalmanagement und Immobilien, mit Stadtwerke-Vorstand Rainer Pennekamp und Urkunde.

Wenn sich Bernhard Hintzen Gedanken über die Zufriedenheit seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter macht, dann ist das mehr als die übliche Sorgfaltspflicht eines Leiters für Personalmanagement und Immobilien. Weit mehr. Denn der Prokurist der Stadtwerke Düsseldorf weiß, wie wichtig der höchst individuelle Begriff „Zufriedenheit“ für Gesundheit und Wohlergehen jedes einzelnen ist. Zufriedenheit kann entscheidend sein im Wettbewerb um engagierte und gut ausgebildete Mitarbeiter. Vor allem aber weiß er, dass nur zufriedene Kolleginnen und Kollegen die besten Leistungen und den vollen Einsatz für die Kundinnen und Kunden und damit das Unternehmen erbringen.

Entsprechend stolz ist Hintzen, dass die Stadtwerke von der Wirtschaftszeitschrift „Focus“ als einer der besten Arbeitgeber des Landes ausgezeichnet wurden. Dazu passt, dass seit Jahren in Kundenbefragungen allerbeste Ergebnisse – nicht nur im Branchenvergleich – erzielt wurden.

Die Fachleute bezeichnen es als „Commitment“. Wie sehr identifizieren sich die Beschäftigten mit „ihrem“ Unternehmen? Betrachten sie die Arbeit als Aufgabe oder als Last? Wie beurteilen sie das Führungsverhalten der Vorgesetzten, würden sie ihren Arbeitgeber weiter empfehlen und vor allem würden sie sich erneut bewerben? „Viele unserer Mitarbeiter sagen, dass sie genau das auf jeden Fall tun würden“, freut sich Hintzen gerade über die letzte Antwort.

Die Stadtwerke Düsseldorf sind die Nummer 3 der Top Arbeitgeber in den Branchen „Rohstoffe, Energie“, „Ver- und Entsorgung“ als mittelgroßes Unternehmen und Nummer 7 unter Einbeziehung der Großunternehmen. Dafür wurden sie mit dem Siegel „TOP Nationaler Arbeitgeber 2014“ ausgezeichnet.

Für Hintzen hat die Auszeichnung aber noch eine andere Bedeutung: „Unsere Beschäftigten wissen, was der Sinn unseres Tuns ist. Wir ermöglichen Leben. Strom, Wasser und Energie jeden Tag zu tausenden Menschen zu bringen, ist eine ganz große und wichtige Verantwortung. Und diese ist jedem unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bewusst. In unserer Aufgabe steckt eine hohe Sensibilität für die Bedürfnisse und Anforderung von Menschen in einer modernen Welt.“

Entsprechend ist es fast schon eine lieb gewordene Routine, aber auf keinen Fall eine Selbstverständlichkeit, dass das Customer Care Center der Stadtwerke in der Energiebranche über die Jahre mehrfach ausgezeichnet wurde, die qualitativ hochwertige Kundenberatung immer wieder gelobt und gewürdigt wird. „Und das ist es doch, worum es uns geht,“ erklärt der Düsseldorfer. „Dass wir unseren Kundinnen und Kunden, die uns vertrauen und sich auf uns verlassen, den besten und sichersten Service bieten, zu dem wir in der Lage sind.“

„Graue Maus“ mit buntem Bauch

Die Gelbbauchunke ist der „Lurch des Jahres 2014“ – das unscheinbare Äußere der Amphibien täuscht

Die Deutsche Gesellschaft für Herpetologie und Terrarienkunde (DGHT) hat die Gelbbauchunke zum Lurch des Jahres 2014 ernannt. „Mit der Wahl wollen wir eine bedrohte und durch Aussehen und Verhalten ungewöhnliche Amphibienart in den Blickpunkt rücken. Der Lurch des Jahres hat bei uns seine natürlichen Lebensräume durch menschliches Tun weitgehend verloren, findet aber Ersatzbiotope in Abbaugruben und auf militärischen Übungsplätzen“, erklärt DGHT-Vizepräsident Dr. Axel Kwet. Dennoch steht es nicht gut um die einheimische Gelbbauchunke. Zwar ist die Art europaweit nicht vom Aussterben bedroht, doch gilt sie in Deutschland als stark gefährdet.

Foto: NABU, Bruno Scheel

Von oben unscheinbar, aber mit einem sympatischen Angesicht.

Von oben betrachtet, erscheint die Gelbbauchunke durch die dezent graubraune bis lehmgelbe Rückenfärbung als „graue Maus“, von unten ist sie durch ihren individuell gelb-schwarz gemusterten Bauch unser auffallendster Froschlurch, der mit seinen herzförmigen Pupillen auch sofort sympathisch wirkt.

Eine lebensrettende Strategie der kaum vier bis fünf Zentimeter langen Unke ist es, Feinde durch das plötzliche Zeigen der plakativ gefärbten Unterseite zu erschrecken. Das eigenartige Abwehrverhalten, bei dem sich die Unke in einer Kahnstellung „nach oben biegt“ und so gelbe Körperpartien präsentiert, wird Unkenreflex genannt. Auch der sogenannte Unkenschnupfen hängt mit der Feindabwehr zusammen, denn die giftigen Sekrete der Tiere sind schleimhautreizend und können beim Menschen schnupfenähnliche Reaktionen auslösen.

Die besten Lebensräume sind flache, sonnenexponierte Kleingewässer im waldnahen Offenland, die sich leicht erwärmen und eher vegetationsarm sind. Überschwemmungsgewässer, Quelltümpel oder dynamische Bachkolke entlang von Fließgewässern bildeten früher die natürlichen Laichgewässer, heute werden bevorzugt Sekundärbiotope wie wassergefüllte Fahrspuren und Kleingewässer im Wald genutzt.

Innovativ, umweltfreundlich und flexibel

Der Täufling „MS TERRA 2" ergänzt die Rheinflotte des Automobillogistikers MOSOLF

Am 9. Mai 2014 hat die Horst Mosolf GmbH & Co. KG, einer der größten Automotive-Systemdienstleister in Europa, ein neues RoRo-Binnenschiff für den Automobiltransport getauft. Die von der Reederei F. Elbert B.V. gecharterte MS TERRA 2 verfügt über einen innovativen Hybridantrieb und ergänzt die Binnenschiffflotte des Automobillogistikers am Standort Düsseldorf. Künftig wird es gemeinsam mit seinem Schwesterschiff, der MS TERRA, für den Transport von Nutzfahrzeugen zwischen dem Mercedes-Benz Werk in Düsseldorf und Rotterdam und Antwerpen eingesetzt. Taufpatin der MS TERRA 2 ist Suzanne Elbert, Ehefrau des Schiffseigners.

Zu Beginn des Jahres 2014 wurde die langjährige Kooperation zwischen Mosolf und der Daimler AG weiter ausgebaut. Dabei spielt das Binnenschiffskonzept eine wesentliche Rolle in der täglichen Werksentsorgung.

Fotos: Bettina Engel-Augustin

v.l.n.r.: Jan Maes (Daimler AG Stuttgart), Taufpatin Suzanne Elbert, Frans Elbert (F. Elbert B.V.), Dr. Jörg Mosolf (Mosolf-Gruppe), Christoph Oepen (Mercedes-Benz Vans), Wolfgang Göbel (Mosolf-Gruppe)

„Mosolf und Daimler setzen verstärkt auf multimodale Transporte. Das Binnenschiff stellt eine effiziente und umweltschonende Alternative zum Straßentransport dar. Da die Kapazitäten des Daimler-Großauftrags auf Dauer nicht mit einem Schiff bedient werden konnten, haben wir unser Binnenschiffkonzept entsprechend angepasst", sagte Dr. Jörg Mosolf, CEO der Mosolf-Gruppe.

Mosolf übernimmt den Transport von tausenden Mercedes-Benz Sprintern ab Werk in Richtung der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen. 15 Prozent des Gesamtvolumens – und damit etwa jeder sechste in Düsseldorf produzierte Sprinter – nimmt den Weg per Rheinschiff nach Rotterdam und Antwerpen. Bereits seit 1999 ist Mosolf im Düsseldorfer Rheinhafen mit seinem Dienstleistungsangebot im Bereich Fahrzeuglogistik und -technik vertreten. Daher werden die Transporter auch direkt auf dem Mosolf-Compound im Rheinhafen auf die RoRo-Binnenschiffe umgeschlagen.

Der Koppelverband deckt den erhöhten Kapazitätsbedarf ab und ist in der Lage mit Rotterdam und Antwerpen parallel und ohne Zeitverlust zwei Häfen anzusteuern, um mit einer flexiblen Fahrplangestaltung auf die Dynamik der Märkte und die Bedürfnissen der Kunden reagieren zu können.

Verlässliche und engagierte Partner

Automobillogistik ist eine Kernkompetenz der Neuss Düsseldorfer Häfen und der RheinCargo

Die Taufzeremonie wurde von 120 Gästen begleitet. Mit dabei waren hochrangige Vertreter des Mercedes-Benz Werkes Düsseldorf und der Daimler AG Stuttgart, die Geschäftsführer von RheinCargo und der Neuss-Düsseldorfer Häfen sowie langjährige Geschäftspartner, die Mosolf bei dem Projekt begleitet haben. Zu Beginn erfolgte der Flaggenwechsel, bei dem die Schiffsbesatzung die Flagge der Werft einholte. Danach wurde die neue Reederei-Flagge der F. Elbert B.V. gehisst. Anschließend segnete der römisch-katholische Geistliche Bernhard van Welzenis das Schiff.

Michael Humpert, Leiter Logistik Mercedes-Benz Vans lobte die Zusammenarbeit anlässlich der Schiffstaufe: „Effiziente und ökologische Transportlogistik hat bei Daimler höchste Priorität. Daher freuen wir uns, mit Mosolf und dem Schifffahrtsunternehmen F. Elbert innovative und verlässliche Partner zu haben."

Der Flottenzugang ausnahmsweise einmal unbeladen.

Rainer Schäfer, Geschäftsführer der RheinCargo und der Neuss Düsseldorfer Häfen, betonte, dass die Automobillogistik eine Kernkompetenz der beiden Unternehmen sei. Aber er fügt mit einem Augenzwinkern an: „Düsseldorf ist und bleibt eben auch ein besonderer Standort." Er sei 1996 mit dabei gewesen, als Mosolf-Vertriebsleiter Wolfgang Göbel und Frans Elbert nach einem geeigneten Umschlagsplatz gesucht hätten – und an der Kesselstraße fündig wurden. Wie Göbel erinnerte, anfangs noch unter provisorischen Umständen. Aber so erfolgreich, dass der Standort in den vergangenen Jahren stetig weiter gewachsen sei. „Eins zieht sich durch die vergangenen fast 20 Jahre. Das sind der Enthusiasmus sowie das persönliche und unternehmerische Commitment aller Beteiligten dieser Kette."

„RheinCargo ist stolz, solche Partner mit an Bord zu haben", bedankte sich Schäfer.

Ganzheitlich

Die Mosolf-Gruppe gehört zu den führenden Systemdienstleistern der Automobilindustrie in Europa. Zum Leistungsspektrum des 1955 gegründeten Familienunternehmens mit Hauptsitz in Kirchheim unter Teck gehören maßgeschneiderte Logistik- und Techniklösungen, die mithilfe eines europaweiten Standort-Netzwerkes sowie einer multimodalen Verkehrsträgerflotte realisiert werden. Zum Leistungsspektrum gehören darüber hinaus Werkstattdienste, Sonderfahrzeugbauten, Industrielackierungen, Mobilitätsdienstleistungen und Fahrzeugrecycling. Mosolf bietet in diesem Rahmen ganzheitliche und kundenorientierte Lösungen aus einer Hand an.

Ganz neue Möglichkeiten in Krefeld

ThyssenKrupp Stahl-Service-Center und ThyssenKrupp Stahlkontor stellten Dienstleistungen vor

Ende Mai stand am Rheinhafen in Krefeld alles im Zeichen der neuen Anarbeitungsmöglichkeiten. Das ThyssenKruppStahl-Service-Center hatte gemeinsam mit seinem Standortnachbarn ThyssenKrupp Stahlkontor zu einem Kundenevent eingeladen. Geschäftsführer und Leiter der Operating Unit Steel Services Marcus Wöhl eröffnete den Tag der offenen Tür und begrüßte mehr als 100 Geschäftspartner und Kunden.

Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand vor allem die neue Querteilanlage. Sie kann Tafeln bis zu einer Dicke von 16 Millimetern nach Maß fertigen. Dabei sind Abmessungen bis zu 2.100 Millimetern Breite und 12 Metern Länge möglich. Ausgerichtet ist die Anlage auf Coils mit einem Maximaldurchmesser von 2.300 Millimetern sowie einem Aufsatzgewicht von bis zu 36 t. „Um als Servicepartner zukunftsfähig zu sein und steigende Anforderungen der Kunden zu erfüllen, sind Investitionen notwendig. Unsere neue Querteilanlage eröffnet uns dabei zusätzliche Anarbeitungsmöglichkeiten, die uns weiter nach vorne bringen", sagte Wöhl.

Foto: ThyssenKrupp Materials International GmbH

Die neue Querteilanlage des ThyssenKruppStahl-Service-Centers im Krefelder Hafen beeindruckt.

Neben den umfassenden Informationen über die neue Querteilanlage gab Wöhl gemeinsam mit seinem Geschäftsführer-Kollegen Wilhelm Budéus und Norbert Walberg, Geschäftsführer von ThyssenKrupp Stahlkontor, einen umfassenden Einblick in die angebotenen Stahl-Services und die enge Zusammenarbeit in Krefeld. Vor allem die vielfältigen Stahldienstleistungen nach Maß zeichnen dabei den Standort aus und erfüllen steigende Kundenanforderungen. Zudem machen die Premium-Services wie das Bestandsmanagement oder individuelle Logistiklösungen das ThyssenKrupp Stahl-Service-Center zu einem wichtigen Partner in der Wertschöpfungskette seiner Kunden. Durch sein regionales Netzwerk innerhalb Deutschlands und auch im Ausland sind kurze Wege garantiert und damit auch die Nähe zum Kunden

Die ThyssenKrupp Stahl-Service-Center-Gruppe verarbeitet mit 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern rund 1,5 Millionen Tonnen Stahl im Jahr zu Spaltbändern und Zuschnitten. Das Unternehmen betreibt ein europaweites Service-Center Netzwerk mit zehn Niederlassungen in fünf Ländern und versorgt Kunden aus der Automobil-, Bau-, Elektro- und Möbelindustrie mit hochwertigen Qualitätsflachstahl-Produkten und kundenindividuellen Dienstleistungen rund um die Anarbeitung. Durch permanente Investitionen stehen in allen Werken umfangreiche, moderne Anarbeitungskapazitäten zur Verfügung. Hauptsitz der Gesellschaft ist Krefeld. ThyssenKrupp Stahlkontor bietet ein umfassendes Lieferprogramm an Walzstahlprodukten von Brammen, Vorgerüsten über Blechen bis hin zu Coils und Rohren.

Hohllanze besticht durch ihren Erfolg

Der Hafenring macht sichtbare Fortschritte – mit einem Stahlrohr wird Kies in den Boden verpresst

„Zwischen Weihnachten und Neujahr gab es eine kurze Pause. Ansonsten konnte an jedem Tag gearbeitet werden", meint der städtische Bauleiter beim Fachbereich Tiefbau, Martin Schulte, beim Gang über die Baustelle des südlichen Neubauabschnitts des Hafenrings. Wo vorher nichts als Buschwerk und Äcker waren, da ist jetzt bereits deutlich und in voller Breite der Trassenverlauf der neuen Straße südlich vom Wendebecken des Krefelder Hafens zu erkennen. Dieser Fortschritt war so nicht unbedingt zu erwarten, denn die Baustelle wurde erst im Spätherbst des letzten Jahres eröffnet. Trotzdem wurde das ehrgeizige Ziel formuliert, die Straße ein Jahr später für den Verkehr frei geben zu können. Und jetzt sieht es ganz danach aus.

Planmäßige Fortschritte macht der Hafenring in Krefeld.

Die Tiefbauer setzten einerseits darauf, dass sie am südlichen Krefelder Stadtrand einigermaßen störungsfrei an der neuen Trasse würden arbeiten können. Andererseits war ihnen durchaus bewusst, welche Risiken im Untergrund der neuen Straße lauerten. Denn es war bekannt, dass die neue, mehr als 2,5 Kilometer lange Trasse durch mindestens zwei Bereiche führen würde, die nach dem Zweiten Weltkrieg mit Schutt verfüllt wurden. Da in solchen Bereichen der Untergrund locker sein kann, mussten sich die Straßenbauer etwas einfallen lassen, um der Trasse einen sicheren Unterbau zu verschaffen.

Die Lösung heißt „Rüttelstopfsäule". Eine große stählerne Hohllanze mit einer Spitze am unteren Ende wird von einer Maschine mehrere Meter tief ins Erdreich geschoben, bis sie auf harten Untergrund trifft. Befüllt ist sie mit Kies. Hat die Lanze die gewünschte Tiefe erreicht, dann öffnet sich die Spitze und der Kies wird mit Druckluft in den Boden gepresst. Die ganze Lanze beginnt jetzt sichtbar zu vibrieren. Das ist noch etliche Meter entfernt unter den Fußsohlen deutlich wahrnehmbar. Langsam zieht sich die Lanze aus dem Loch zurück und hinterlässt dabei einen mit Kies verpressten Boden. Und schon setzt der Maschinenführer, nachdem seine „Hohllanze" erneut mit Kies befüllt wurde, das nächste Bohrloch zwei, drei Meter neben das alte. Und der Vorgang beginnt aufs Neue.

Hafenlogistik unterstützt Bauarbeiten

Betonteile für das neue Möbelcenter in Neuss werden verkehrs- und umweltschonend per Bahn geliefert

Unterstützung für den Neubau des Möbelhauses Höffner im Hammfeld In Neuss kommt von der RheinCargo: Rund 300 der zu verbauenden Betonteile haben ein Gewicht zwischen sechs und knapp 13 Tonnen sowie bis zur zwölf Metern Länge. Da der Produzent einen Gleisanschluss besitzt und RheinCargo aufgrund der guten Infrastruktur im Eisenbahn- und Umschlagsbereich solche Dienstleistungen darstellen kann, lag ein Transport auf der Bahn nahe. Deshalb werden die Komponenten demnächst umweltverträglich per Schiene aus Ostdeutschland angeliefert. An der Grenze zum Hafen übernimmt dann die RheinCargo: Zunächst mit der Bahn, die die Waggons in den Hafen zeiht. Dort entladen dann die Kollegen vom Umschlag die Waggons.

Unweit des Hafens schießt zur Zeit das neue Möbelhaus in die Höhe – auch Dank der RheinCargo.

Doch RheinCargo bietet den Bauherren noch einen weiteren Service: Bis die Teile dann tatsächlich verbaut werden, können sie direkt im Hafen zwischenlagern. Das spart Platz auf der engen Baustelle und hilft, Belastungen des Verkehrs rund um das Areal zu reduzieren.
Anfang Mai hatten Bürgermeister Herbert Napp, Geschäftsführerin Edda Metz und Investor Kurt Krieger je eine Tageszeitung aus Neuss und aus Berlin sowie eine Quirinusmünze gespendet: Sie bildeten den Inhalt der Metallhülse, die im Beisein von Bauherr Kurt Krieger in den Grundstein des neuen Möbelhauses eingemauert wurde. Bei strahlendem Sonnenschein feierten rund 150 Gäste die Grundsteinlegung für das 18. Einrichtungshaus des Berliner Unternehmers.
Pünktlich zum 27. Dezember solle das Haus mit einer Brutto-Verkaufsfläche von 46.000 Quadratmetern noch in diesem Jahr eröffnet werden, so Investor Krieger. Beeindruckt zeigte er sich von der Zielstrebigkeit und der Schnelligkeit, mit der im Rathaus für sein Projekt Baurecht geschaffen worden war. Anfang Oktober letzten Jahres war der Kaufvertrag unterschrieben worden, keine vier Monate später wurde die Baugenehmigung erteilt. Mit einem Finanzvolumen von rund 30 Millionen Euro dürfte das Grundstücksgeschäft in seiner Art einmalig in den Annalen der Stadt sein.

Verwaltung in Braunsfeld angekommen

Umzug von HGK und RheinCargo war eine besondere logistische Herausforderung an alle Beteiligten

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) – Partner der Neuss-Düsseldorfer Häfen im Gemeinschaftsunternehmen RheinCargo – hat Ende April ihren Stammsitz im Rheinauhafen verlassen und ist nach Köln-Braunsfeld umgezogen. Für Vorstandssprecher Horst Leonhardt ist dies „ein sinnvoller letzter Schritt bei der Entwicklung des Rheinauhafens vom Industrieareal zu einem Standort für Dienstleistungen und hochwertiges Wohnen". Seit Anfang Mai ist die HGK-Verwaltung an der Scheidtweilerstraße 4 untergebracht.
Die HGK habe das historische Hafenamt von 1898 nicht ohne Emotionen verlassen, betont Leonhardt. „Als im harten Wettbewerb stehendes Logistikunternehmen müssen wir aber nicht unbedingt auf Dauer am inzwischen vornehmsten Bürostandort der Stadt bleiben."

Foto: HGK

Die Mitarbeiter von HGK und RheinCargo haben sich inzwischen im neuen Gebäude eingelebt.

Käufer des Kölner Hafenamtes ist der Architekt Michael Zimmermann. Er wird das denkmalgeschützte Gebäude umbauen, aber keine baulichen Veränderungen an der Außenseite vornehmen. Über den Kaufpreis haben die Parteien Stillschweigen vereinbart.
Der Umzug des Logistikunternehmens HGK war eine besondere organisatorische Herausforderung. Bei dem Umzug mussten rund 1.300 Kubikmeter Möbel, Akten und Bürogeräte bewegt werden, mehr als 3.000 Umzugskartons kamen zum Einsatz. Insgesamt zogen 140 Arbeitsplätze um.
Da einige davon im Schichtdienst besetzt werden, sind rund 180 Mitarbeiter der HGK und ihrer Beteiligung RheinCargo betroffen. Trotz dieser besonderen Herausforderung klappte der Umzug wie am Schnürchen: Die Mitarbeiter bezogen am Montag, 5. Mai, ihre neuen Büros an der Scheidtweilerstraße 4 in einem Gebäude der ERGO-Versicherung.
Und auch wenn die Adresse (noch) neu ist: Einiges hat sich nicht geändert. Die Mitarbeiter sind weiterhin unter den bekannten Telefonnummern erreichbar.
Und auch das versteht sich: Während des dreitägigen Umzugs blieben einige Bereiche der RheinCargo wie die beiden Leitstellen für den Güterzugverkehr (Fern- und Regionalverkehr), die Auftragsabwicklung und die Wagendisposition durchgängig in Betrieb.

Millimeterarbeit im Hafenhimmel

In Düsseldorf wurde die Gasturbine für das Kraftwerk „Lausward" umgeschlagen – Transport aus Berlin

Es war ein Tag der kleinen Schritte – und trotzdem ein großer Sprung vorwärts Richtung neues Kraftwerk im Düsseldorfer Hafen. Während viele Bürger den Brückentag nach dem Vatertag genossen, waren die Mitarbeiter der Stadtwerke Düsseldorf, der Siemens AG und der RheinCargo im ersten Morgenlicht am Hafenbecken Lausward I. Dort hatte aus Berlin kommend das 64,5 Meter lange Transportschiff „GSL Ursus" gegen 20 Uhr festgemacht. An Bord: Eine kostbare Gasturbine SGT5-8000H, das kraftvolle Herzstück der neuen Anlage. 13,2 Meter lange, 5 Meter hohe, 5,5 Meter breite und vor allem 457 Tonnen schwere Handarbeit, gefertigt im Siemens-Werk Moabit. Ein Koloss deutlich zu groß, vor allem aber zu schwer für den Weg per Straße. Denn das Gewicht entspricht etwa dem eines voll getankten Airbus A380.

Fotos: Stadtwerke Düsseldorf

Konzentration, Erfahrung und Geschicklichkeit sind gefragt, um die Turbine langsam anzuheben.

Was lag also näher als den Weg über die Wasserstraße – noch dazu bei einem Standort, der mitten im Hafen liegt.
Überpünktlich kurz vor 8 Uhr beginnt im Hafen die „heiße Phase". Nachdem die so genannten „Anschläger" noch einen letzten kontrollierenden Blick auf die armdicken Stahltrosse geworfen haben, werden sie von gleich zwei riesigen 750 to – Raupenkräne des niederländischen Spezialunternehmens Wagenborg Nedlift über das Schiff gehoben. Die Kolosse stehen auf einem Sand- und Holzbohlenbett, das extra für sie aufgeschüttet wurde: Nicht auszudenken, wenn auf den letzten Metern plötzlich der Untergrund nachgibt. Da die beiden Fachleute an den Steuerknüppeln Millimeterarbeit leisten müssen, könnte auch die kleinste Veränderung der Konstruktion große Auswirkungen haben.

8.30 Uhr. Unter den gespannten Augen von zahlreichen Fachleuten der beteiligten Unternehmen, aber auch vor den Linsen etlicher Schaulustiger, werden die Trossen um die Halterungen der Turbine geschlungen. Die RheinCargo-Mannschaft des Hafens ist zwar dafür bekannt, dass sie schon manche ungewöhnliche Fracht bewegt hat, aber so etwas sieht man auch in Düsseldorf nur ganz ganz selten.
Auch für die Kranführer Marcel Broeders und Jan van Huus ist dieser Auftrag etwas Besonderes. Synchron wie ein eingespieltes Tanzpaar heben sie ab 9 Uhr die schwere Fracht Millimeter für Millimeter aus dem Schiffsbauch in den blauen Hafenhimmel. Das dauert – manchem Zuschauer zu lange. Aber die Ruhe gibt den Experten recht: Um 10 Uhr senkt sich die Turbine langsam auf den bereit stehenden Tieflader.

Teil eines ökologischen Gesamtkonzeptes

Selbstläufer bewältigt die präparierte Hafenpiste im Schritttempo – weitere Transporte folgten

Der Hub aus dem Schiff ist nur ein weiterer Schritt auf dem langen Weg: Nun muss die Turbine sicher in die neue Halle gebracht werden. Dazu rollt sie auf den beinahe 200 Rädern des Selbstläufers ebenfalls im Schritttempo. Und auch hier haben die Logistiker beste Vorarbeit geleistet: Alle Unebenheiten sind mit einer festen Lage aus Sand und Kies beseitigt, andere Stellen sind mit Stahlplatten abgedeckt. Rohe Eier erhalten beim Transport nicht so viel Sorgfalt und Aufmerksamkeit.
Der sehenswerte Umschlag der neuen Gasturbine war nur der erste von mehreren weiteren Transporten, die für den neuen Kraftwerksblock „Fortuna" im Hafen abgewickelt wurden. Eher unbemerkt kam am gleichen Tag der Generator an sein Ziel in der Turbinenhalle. Einige Tage später folgte dann die Dampfturbine. Hinter einander montiert – was dann die großen Hallenkräne des Kraftwerkes stemmen – ergeben sie das Herzstück der Anlage.

Der erste Schritt ist vollbracht - jetzt folgt der Weg ins Kraftwerk.

Ab 2016 wird das Kraftwerk „Fortuna" kommerziell betrieben und mit seiner hocheffizienten Stromerzeugung und der nahezu CO_2-freien Wärmeproduktion einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele in der Landeshauptstadt Düsseldorf leisten.
Für Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke, ist der Transport über Wasserstraße und Hafen dabei nicht nur konsequent sondern Teil des Kraftwerk-Konzeptes: „Es ist für uns selbstverständlich, den ökologisch sinnvollsten und ökonomisch besten Weg zu suchen. Deshalb ist der heutige Umschlag ein weiteres Beispiel für die nachhaltige Arbeit, der wir uns verpflichtet haben."

IM PLAN

Auch Gesamtprojektleiter Rainer Tröger freut sich, dass die 500 Millionen Euro-Investition weiterhin nicht nur im ambitionierten Zeit- und Kostenrahmen sondern auch innerhalb der Qualitätsvorgaben liegt. Nicht nur, dass solche Infrastrukturprojekte wegen der Anforderungen an Planung, Durchführung und Controlling der technischen und finanziellen Details selten geworden sind. Wenn sie dann noch den hoch gehängten Vorgaben entsprechen, ist das eine besondere Leistung.

Aller guten Dinge sind auch bei Rieck drei

Im Jubiläumsjahr kann sich die Entsorgungslogistik über einen neuen Vertrag und eine neue Presse freuen

Ein besonderes Jahr ist 2014 für Stefan Rieck, geschäftsführender Gesellschafter der Rieck Entsorgungs-Logistik (REL): Nicht nur kann das expandierende Unternehmen seinen 20. Geburtstag feiern, gerade erst wurde ein unbefristeter Vertrag über eine Kooperation mit CCR unterzeichnet und im Juli geht ein neuer Pressbetrieb am Standort im Hafen in Betrieb.

Das es einmal so weit kommen würde, hatte sich Rieck auch nicht träumen lassen, als er das Unternehmen vor zwei Jahrzehnten damals noch in Mülheim an der Ruhr als one-man-show gründete. „In einem kleinen Büro vor einer Fototapete, die ich von meinem Vorgänger übernommen hatte", erinnert er sich heute mit einem Lächeln. Und gibt gleichzeitig schon ein bisschen wehmütig zu, dass das momentane Wachstum des Unternehmens viel zu selten Zeit lässt, sich an die vergangene Zeit zu erinnern.

Viel präsenter ist ihm hingegen die ebenfalls 20-jährige Zusammenarbeit mit dem führenden Rücknahme-Logistiker CCR. Der damals geschlossene Vertrag lief vor wenigen Wochen aus – eigentlich. Denn aufgrund der guten Zusammenarbeit entschlossen sich beide Partner, sich erneut vertraglich zu binden. Dieses Mal allerdings unbefristet – in der Branche heute eine ganz, ganz große Seltenheit. „Ein Lohn für die Zusammenarbeit, unseren Service und unsere Leistung", betont Rieck und gibt den Dank an seine Mitarbeiter weiter.

Für den Düsseldorfer aber auch ein Beleg, dass sich seine Überzeugung ausgezahlt hat. „Für augenblicklichen Gewinn verkaufe ich die Zukunft nicht", zitiert er Werner von Siemens. Und betont: „Wir sind und waren an langjährigen Kundenbeziehungen interessiert. Wir wollen unsere Kunden beraten und über einen möglichst langen Zeitraum betreuen.

Und das bedeutet für Rieck eben auch, in Vorleistung zu gehen, für diese gemeinsame Zukunft zu investieren. Im August wird im Neusser Hafen der neue Pressbetrieb eröffnet, mit dem REL seinen Kunden einen weiteren Leistungsbereich anbietet. „Das Pressen von Altpapier, Folien und Kunststoffabfällen in stapelbare Ballen rundet unser Portfolio ab."

Noch mehr freut es ihn aber fast, dass es nach sechs Jahren langer Suche und intensivem Bemühen gelungen ist, ein Grundstück neben dem heutigen Areal zu finden. „Der Pressbetrieb, den wir nächsten Monat in Betrieb nehmen, verschafft uns ein breit gefächertes geschäftliches Portfolio, das uns unter anderem die Möglichkeit gibt, unsere Rohstoffe weltweit zu vermarkten." Und dann, so eine weitere Hoffnung, wird es auf dem Gelände endlich wieder etwas mehr Platz eben, „da wir aufgrund der Expansion mittlerweile doch in sehr beengten Verhältnissen arbeiten mussten."

Stefan Rieck (re.) und Marcel Funke haben Grund zur Freude.

Mieter feiern ihr neues Kopfgebäude

Neusser City rückt noch ein bisschen an den Hafen – Fertigstellung nach nur 13 Monaten Bauzeit

Wenige Wochen nachdem ein sichtlich stolzer Bürgermeister Herbert Napp die kühne Brücke über die Batteriestraße zwischen Neusser City und dem neuen Kopfgebäude eingeweiht hatte (die Hafen-Zeitung berichtete) folgten nun ihrerseits die Mieter des neuen Gebäudes mit einem Fest. Mit geladenen Gästen begingen sie eine große Eröffnungsfeier.

Besonderes Lob erhielt von den neuen Mietern und den zahlreichen Gästen dabei die einem Schiffsrumpf nachempfundene Form des Hauses. Es entspringt wie schon die Fußgängerbrücke der schöpferischen Phantasie des Neusser Architekten Oliver Ingenhoven.

Das neue Kopfgebäude an der City-Seite des Neusser Hafenbeckens 1.

Doch auch die Bauarbeiten, so war am Rande der Feier zu hören, waren etwas Besonderes: In nur 13 Monaten zogen die Arbeiter den Bau gen Himmel. Und es wurde eine Punktlandung: Die neuen Mieter – insgesamt entstehen im Hafen somit mehr als 80 Arbeitsplätze – erhielten ihre Schlüssel sechs Stunden vor dem vereinbarten Übergabetermin.

Das Kopfgebäude ist von Anfang an ein zentraler Bestandteil des Konzeptes „Eine Stadt rückt ans Wasser" der Stadthafen Neuss Verwaltungsgesellschaft. „Ein markanter Eingang mit Wahrzeichen-Qualität für das neue Ufer an der Innenstadtseite" sowie ein Pendant zu dem beeindruckenden „Haus am Pegel" wurde ebenso gewünscht wie angekündigt. Und die neuen Mieter können nun bestätigen, dass es auch gelungen ist.

Vorbildliche Nachwuchsarbeit in Neuss

Neusser Bauverein AG zeichnet den Ruderverein aus und übergibt Trikots an KSK Konkordia 1924

Der von der Neusser Bauverein AG gestiftete Jugendförderpreis für herausragende sportliche Nachwuchsarbeit wird in diesem Jahr an den Neusser Ruderverein e. V. verliehen. Im Beisein von Wilhelm Fuchs, Vorsitzender des Stadtsportverbands Neuss e. V., überreichten Frank Lubig, Vorstandsvorsitzender der Neusser Bauverein AG und sein Vorstandskollege Dirk Reimann den mit 2.000 Euro dotierten Preis an die 2. Ruderverein-Vorsitzende, Dr. Hiltrud Döhmen. Sie nahm den Preis gemeinsam mit der 17-jährigen Ruderin Vera Spanke und Trainer Christian Stoffels in Empfang.

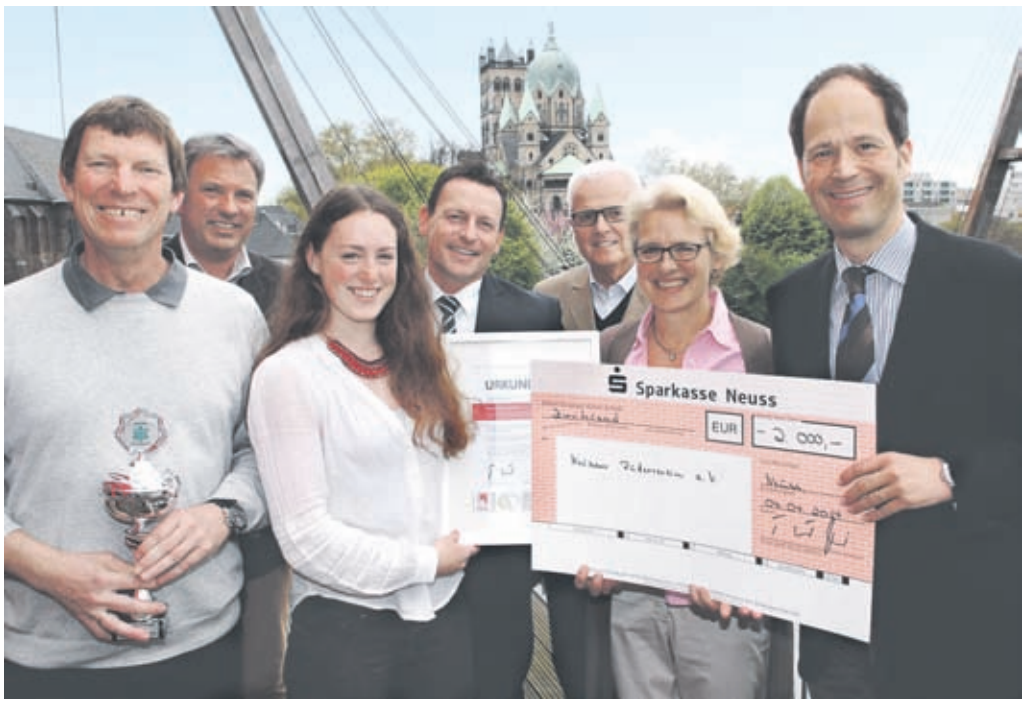

Foto: Neusser Bauverein AG

Strahlende Gesichter bei der Übergabe des Jugendförderpreises 2014 an den Neusser Ruderverein.

„Der Neusser Ruderverein e. V. betreibt bereits seit Jahrzehnten eine vorbildliche Nachwuchsarbeit. Allein in den letzten 25 Jahren haben die Nachwuchssportler jedes Jahr Medaillen bei Deutschen Meisterschaften errungen. Hinzu kamen neun Medaillengewinne bei Junioren-Weltmeisterschaften", so Fuchs.

„Wenn ich mir alleine die Bilanz der jungen Ruderer für 2013 ansehe, kann ich ihnen nur meine größte Anerkennung aussprechen", betonte auch der Vorstandsvorsitzende der Neusser Bauverein AG, Frank Lubig bei der Preisübergabe. Er betonte in diesem Zusammenhang die zahlreichen guten Platzierungen der 15- bis 20-Jährigen aus Neuss bei den Deutschen Jugendmeisterschaften sowie die herausragende Leistung der derzeit erfolgreichsten Nachwuchsathletin des Neusser Rudervereins, Alexandra Höffgen. Sie ist mit ihren 20 Jahren bereits in den Kreis der Kandidatinnen für den Frauen A-Nationalachter aufgestiegen und gilt als aussichtsreiche Anwärterin auf eine Teilnahme an den Olympischen Spielen 2016.

Allen Grund zur Freude hatten auch die Nachwuchsringer des Neusser Traditionsclubs KSK Konkordia 1924 e. V.. Lubig überreichte anlässlich eines Besuchs im Ringertrainingszentrum an der Neusser Weyhe dem Ehrenpräsidenten des KSK Konkordia, Hermann J. Kahlenberg, einen neuen Satz Trainingsanzüge für die jungen Sportler unter 16 Jahren. „Mit dieser Unterstützung möchten wir uns auch bei den Verantwortlichen im Ringerclub für ihre hervorragende und engagierte Nachwuchsarbeit sowie die besondere sportliche Förderung unserer Mieterkinder bedanken", erläutert Lubig.

Lösungen für Häfen und Logistik

Der vierte internationale Hafenkongress in Karlsruhe stellte Konzepte und Ideen vor

Anfang Mai trafen sich rund 150 Teilnehmer aus Deutschland, Frankreich, der Schweiz und den Niederlanden, um über nachhaltige und beispielhafte Lösungen für nachhaltige Hafenbewirtschaftung und grüne Logistik zu diskutieren.

Erstmals fand der Kongress, der von der Karlsruher Messe- und Kongress-Gesellschaft in Partnerschaft mit den Rheinhäfen Karlsruhe ausgerichtet wurde, direkt im Rheinhafen auf dem Fahrgastschiff MS Karlsruhe statt. „Der Hafenkongress führt unterschiedliche Ansätze zu innovativen Verkehrskonzepten zusammen und findet damit eine hohe internationale Beachtung. Gleichzeitig unterstützt er die Kommunikation und die multilateralen Kontakte zwischen Hafenverantwortlichen, Logistikern und der Politik," so Britta Wirtz, Geschäftsführerin der Karlsruher Messe- und Kongress-GmbH (KMK).

Foto: Hafen Karlsruhe

Ein abwechslungsreiches Programm lockerte den Kongress auf.

Erste praktische Beispiele für Green Logistics wurden den Teilnehmern bereits am ersten Kongresstag bei der Besichtigung der Logistikanlagen der Daimler AG im Hafen Wörth und des Güterverteilzentrums für Überseecontainer bei der Contargo Wörth-Karlsruhe GmbH präsentiert.

Dr. Gisela Splett, Staatssekretärin im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Infrastruktur, Baden-Württemberg, hielt die Eröffnungsrede. Die grüne Landesregierung will Baden-Württemberg zu einer Modellregion im Bereich nachhaltige Mobilität machen. „Nur mit Weiterentwicklung der kombinierten Verkehre in Richtung Nachhaltigkeit kann die Zukunft gewonnen werden", so Splett.

NACHHALTIG

Dass sich Nachhaltigkeit in den letzten Jahren von einem Trendschlagwort zu einem zentralen Leitgedanken entwickelt hat, verdeutlichten über 100 Teilnehmer beim sechsten BranchenForum SchiffahrtHafenLogistik. Auf Einladung vom Logistikcluster NRW, dem Verband Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e. V. (VVWL) und der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve diskutierten sie über das Thema „Die Maritime Logistik stärken – Erfolgsfaktor Nachhaltigkeit?"

Fotografische Dokumentation

CONZEN widmet anlässlich seines 160. Jubiläums Tata Ronkholz eine Verkaufsausstellung

CONZEN am Carlsplatz präsentiert ab dem 28. Juni 2014 eine außergewöhnliche Ausstellung zu den Fotografien der Becher-Schülerin Tata Ronkholz, welche den Wandel der Zeit reflektiert und somit in direktem Zusammenhang zum diesjährigen 160-jährigen Firmenbestehen von CONZEN steht.

Tata Ronkholz wurde 1940 in Köln geboren. Nach einem Studium der Architektur und Innenarchitektur an der Werkkunstschule Krefeld von 1961 bis 1965 war sie zunächst als freischaffende Produktdesignerin tätig. Geometrisch ausgewogene Kompositionen, die einen Blick hinter die Fassaden, mitten in den Alltag der Menschen wagen, avancieren im weiteren Verlauf ihres Schaffens zu prägenden Elementen ihrer berühmt gewordenen Fotografien.

Im Jahr 1977 lernt sie über ihren Ehemann Coco Ronkholz Bernd Becher kennen, woraufhin sie ein Jahr später ein Studium an der Düsseldorfer Kunstakademie aufnimmt und beginnt Fotografien von urbanen Architekturstrukturen – vornehmlich Trinkhallen und Büdchen, zu fertigen.

Genau wie das Unternehmen CONZEN über die Generationen stetig sein Leistungsspektrum erweitert hat, um immer mehr Bereichen der Kunstlandschaft gerecht zu werden, löst sich auch Tata Ronkholz in ihrem Schaffen ab 1978 von etablierten Motiven und beginnt eine fotografische Dokumentation des ‚Rheinhafen Düsseldorf', in welcher sie uns als Betrachter unterschiedliche Stadien des Hafens vor Augen führt und visualisiert, wie stark dieser gesellschaftlich relevante Punkt Düsseldorfs Veränderungen unterworfen war und sich immer wieder neuen Vorstellungen anpassen musste - vom reinen Industriehafen bis zu seiner heutigen Bestimmung als Medienhafen mit herausragendem Potenzial. Friedrich G. Conzen freut sich darüber, aus passendem Anlass, im Rahmen dieser Ausstellung eine Kooperation mit der Neuss-Düsseldorf Häfen eingehen zu können.

Viele der Fotografien zeigen Bauten, welche heute oftmals nicht mehr bestehen und doch markieren sie konkrete Örtlichkeiten in Düsseldorf, Köln, Bochum und anderen Teilen des Rheinlandes. Die Fotografien faszinieren, da sie durch ihre sichtbare Vergänglichkeit zu bedeutenden Zeitzeugen avancieren und im Betrachter ein Verlangen wecken, jeden Ort identifizieren zu wollen.

Mehr Informationen gibt es unter www.conzen.de

Tata Ronkholz, Rheinhafen, o. J., Fotografie s/w, Maße: 31 x 40,5 cm

Becher-Schüler

Die 1997 verstorbene Tata Ronkholz gehört zu einer der ersten und einflussreichsten Schüler von Bernd Becher an der Kunstakademie.

Abgemacht

Der Hafen Rotterdam, Rheinland-Pfalz und die Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein haben eine gemeinsame Erklärung unterzeichnet. Darin haben sie unter anderem vereinbart, gemeinsam die Entwicklung der Verkehrsströme zwischen Rotterdam und Rheinland-Pfalz voranzutreiben und sich in der deutschen Verkehrspolitik zu engagieren.

Auf Sendung

Kein Scherz: Am 1. April vor 50 Jahren ging erstmals auf dem Hessischen Rundfunk der Verkehrsfunk auf Sendung. Anfangs noch mit Reise-Informationen wie Wartezeiten an den Grenzen, größeren Sperrungen und Reiserufen, führte die Staubelastungen schnell zu einer Regionalisierung des Angebotes für die einzelnen Bundesländer.

Abgehoben

Foto: Lufthansa

Das größte Passagierflugzeug der Welt, ein Airbus vom Typ A380, repräsentiert ab sofort mit dem Namen „Düsseldorf" als „fliegender Botschafter" die Stadt rund um den Globus.

FREUNDE UNTERWEGS

Rund 60 Heimatfreunde und interessierte Gäste nutzten jetzt die einmalige Gelegenheit, an einer Probe der Deutschen Kammerakademie Neuss teilzunehmen. Unter dem Konzerttitel „Licht des Nordens" erlebten sie eine arbeitsintensive, musikalisch beeindruckende Auseinandersetzung des Dirigenten Lavard Skou Larson mit den Musikern der Kammerakademie. Im Mittelpunkt stand die Sinfonie Nr. 2 D-Dur op. 73 von Johannes Brahms. Durch Feinheiten der Probenarbeit wurden im Verlauf der Probe die Höhepunkte der Sinfonie deutlich. Die stellvertretende Vorsitzende der Heimatfreunde Neuss, Anna Maria Holt, und Orchestermanager, Martin Jakubeit (Foto) begrüßten die Gäste, die die mehr als gelungene Veranstaltung im kommenden Jahr unbedingt wiederholen möchten.

Das nächste Mal sind die Mitglieder unter dem Motto „Tagesfahrt nach Westfalen – eine Fahrt ins Land der Pferde und Wasserschlösser" am 25. Juni in der westfälische Kreisstadt Warendorf und zum Wasserschloss Nordkirchen unterwegs. Karten können auch Nichtmitglieder in der Einhorn-Apotheke, Büchel 21, und in der Gewürzmühle Engels, Hymgasse 21, zum Preis von 33 Euro inklusive Führungen erwerben.

Foto: Heimatfreunde Neuss

Impressum

Herausgeber: Rainer Schäfer (verantwortlich)
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss
Telefon: (02 131) 53 23 - 0
Fax: (02 131) 53 23 - 105
info@nd-haefen.de
Redaktion und Verlag:
HAFENZEITUNG, A. Fröning
Antoniusstr. 18 ■ 45 470 Mülheim a. d. Ruhr
afroening@hafenzeitung.de
Chefredakteur: Andreas Fröning
Telefon: (01 51) 52 565 634
Art Direction und Produktion:
Rainer Jurk Design GmbH, Meerbusch
Foto: Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)
Druck: impress media GmbH
Heinz-Nixdorf-Str. 21
41179 Mönchengladbach
www.impress-media.de