Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | AUGUST 2014

Bernd Blondin ist im Hafen Krefeld mit der MFG erfolgreich. Seite 6

Ticker: Baumpaten bitten um Spenden +++ Serie: Die Häfen in NRW – Essen +++ Deutsches Verkehrsforum mahnt +++ „Stadtwerkzeug" weist den Weg +++ Wirtschaftsförderung wirbt für Krefeld +++ Eine internationale Verkehrsachse für Europa +++

NRW rückt an die Waterkant

Hamburger Hafen eröffnet „Repräsentanz West" um Kooperation mit NRW zu verstärken

Foto: HHM / Glaubitt

NRW und die Hanse- und Hafenstadt Hamburg wollen zukünftig in Verkehrsfragen noch enger zusammenarbeiten. Dazu hat Hafen Hamburg Marketing, die Marketing-Organisation des größten Deutschen Universalhafens, eine Repräsentanz im Dortmunder Hafen eröffnet.

„Nach Bayern ist NRW das zweitwichtigste Bundesland im Container-Hinterlandverkehr des Hamburger Hafens", erklärt der neue Repräsentant Volker Hahn. Er vertritt bereits seit 2006 die Hafenwirtschaft an Rhein, Ruhr und Kanälen. „Rund ein Drittel der nordrhein-westfälischen Verkehre gehen zu den norddeutschen Häfen."

Hahn betonte wie die HHM-Vorstände Axel Mattern und Ingo Egloff, dass es nicht darum gehe, anderen Standorten Verkehre wegzunehmen. „Bei den voraussichtlichen Wachstumsraten ist für jeden genug zu tun". Vielmehr müssten alle Beteiligten gemeinsam sicherstellen, dass Transporte den ökologisch und ökonomisch sinnvollsten Weg über Wasserstraße und Schiene wählen. „Mit unseren Freunden und Partnern in Bayern haben wir das erfolgreich untersucht und umgesetzt, jetzt möchten wir das auch hier in NRW."

Dabei sehen der Hanseaten viele Möglichkeiten: „Wir sprechen über ganz NRW: Für uns ist Dortmund von besonderer Bedeutung, weil es über eines der größten Terminals verfügt – gefolgt dann von Köln, Minden, Bönen, Neuss, Düsseldorf und Duisburg."

Internet

Im Wirtschaftsportal der Stadt Krefeld finden Firmen alle wichtigen Informationen und Dienstleistungen www.krefeld.de/de/inhalt/virtuelles-unternehmensportal/

Einladung

Foto: BÖB

Geschäftsführer Boris Kluge lädt die Mitglieder des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen am 17. September zur Jahrestagung ein, die dieses Mal in Hamburg statt findet.

Leverkusen bleibt ein Nadelöhr

Die Rheinbrücke in Leverkusen bleibt für alle Autofahrer ein Ärgernis: Die Rheinquerung im Zuge der Autobahn 1 wurde Anfang Juni erneut für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen gesperrt.

Die Sperrung in beiden Fahrtrichtungen war nach Aussagen des NRW-Verkehrsministers Michael Groschek notwendig, da die laufende Überwachung Hinweise auf neue, ernst zu nehmende Schäden an der Brücke gegeben habe. Durch die Ablastung sollen die Schwingungen der Brücke reduziert und damit eine Ausweitung der Schäden verhindert werden. Die Reparaturarbeiten wurden zunächst von den Fachleuten auf mindestens drei Monate veranschlagt. Eventuell aber auch noch deutlich länger: Untersuchungen haben Hinweise ergeben, dass bei der Errichtung mangelhafte Baustoffe verwendet wurden.

Foto: Straßen.NRW

EHRENAMT

„Die DLRG wird auch zukünftig bei Opfern von Wasserunfällen keine Gebühren für ihre Einsätze eintreiben. Die Rettungsschwimmer arbeiten seit über 100 Jahren ehrenamtlich und das wird auch so bleiben", stellt der Präsident der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG) Hans-Hubert Hatje klar. In den letzten Wochen waren die Retter auch im Rheinland wieder oft gefragt, um Unvorsichtige zu retten.

Zusammen werben

Fachkräftemangel ist ein ernstes Problem

Der Fachkräftemangel ist ein Thema, das längst in den Häfen wie in der gesamten Logistik angekommen ist. Das betrifft die Infrastruktur ebenso wie die Organisation und Abwicklung von Verkehren. Zwar ist es allen Beteiligten in den vergangenen Jahren gelungen, auf die fehlenden Mittel für Neubau und Instandhaltung von Verkehrswegen hin zu weisen. Und wir haben tatsächlich auch zusätzliches Geld erreichen können. Aber was nutzt das, wenn am Ende der Tage nicht genügend Fachkräfte bereit stehen, um die anstehenden Projekte zu planen und um zu setzen. Diese, Berufsanfänger ebenso wie erfahrene Fachleute, nun an uns zu binden, erfordert nicht nur Geld. Vielmehr müssen wir auf uns aufmerksam machen, für die Attraktivität und Möglichkeiten unsere Branche werben, und interessante Arbeitsplätze anbieten. Da sind wir alle gefragt: Unternehmen, Verbände und Gremien. RAINER SCHÄFER

Gemeinsam anpacken

Nur vereint sind Chancen zu nutzen

Die Häfen rücken zusammen, die Seehäfen ebenso wie die Binnenhäfen, in Deutschland und in Europa. Und das ist aus mehreren Gründen gut so. Zum einen wachsen die Güterströme wieder ansehnlich. Wollen wir sie in den Griff bekommen, müssen alle an einem Strang ziehen sonst werden wir unter ihnen begraben.

Logistik ist von der Natur der Sache ein globales Geschäft. Da dürfen Länder- oder Nationengrenzen unser Denken und Handeln nicht einschränken. Denn unsere Kunden und Auftraggeber in Asien oder Amerika haben für eine solche Engstirnigkeit kein Verständnis.

Die Zuwächse versprechen gute Geschäfte für alle Beteiligten. Natürlich werden wir hier und da Konkurrenten bleiben, keine Frage. Aber wollen wir an den Zuwächsen teil haben, müssen wir gemeinsame Anstrengungen unternehmen, zusammen Lösungen entwickeln und diese dann auch vereint umsetzen. Sonst wird das nichts. ULRICH GROSS

Ein Abend in Dortmund

Gäste feierten gemeinsam eine Absichtserklärung

Foto: HHM/ APPELHANS

Auf dem Hafenabend des Dortmunder und Hamburger Hafens bekräftigten die Bundesländer NRW und Hamburg, sich für eine Optimierung des Modal Splits einzusetzen. Dafür unterzeichneten NRW-Minister Michael Groschek (Foto links) und Hamburgs Staatsrat Dr. Bernd Egert eine Absichtserklärung. Ziel ist es, die Potenziale der umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn und Binnenschiff im Hinterland besser aktivieren zu können. In enger Abstimmung mit relevanten Marktteilnehmern sollen vor allem Maßnahmen für einen verbesserten Modal Split identifiziert und umgesetzt werden.

Die Herausforderungen im Seehafenhinterlandverkehr von morgen waren das Hauptthema des gemeinsam vom Hafen Hamburg Marketing e. V., der Dortmunder Hafen AG und der Container Terminal Dortmund GmbH veranstalteten Hafenabends.

Auch die Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) engagiert sich im Rahmen ihrer Standort- und Verkehrspolitik besonders für den Ausbau der Gütertransporte von und nach Nordrhein-Westfalen auf der Schiene. Staatsrat Dr. Bernd Egert: „Angesichts des prognostizierten Güterwachstums über die Nordeuropäischen Seehäfen möchten wir die Zusammenarbeit mit dem Verkehrsministerium NRW weiter intensivieren und uns engagieren, den Anforderungen der verladenden Wirtschaft noch besser gerecht zu werden."

Neben dem 25-jährigen Bestehen der Containerzugverbindung zwischen Hamburg und Dortmund wurden beim Hafenabend noch drei Jubiläen durch Reinhard Schulz, Hauptgeschäftsführer der IHK Dortmund, gewürdigt: das 115-jährige Bestehen des Dortmunder Hafens, die 75-jährige Erfolgsgeschichte der Dortmunder Hafen AG und das 25ste Jubiläum des Container Terminal Dortmund GmbH.

Einschätzung

Foto: www.mbwsv.nrw.de

Michael Groschek, nordrhein-westfälischer Verkehrsminister

Häfen sind Teil der Landschaft

Gemeinsam den Logistikstandort stärken

Dortmund ist Teil der Hafenlandschaft NRW, und die Häfen sind ein Teil der Logistiklandschaft des Landes. Uns geht es darum, den Logistikstandort NRW zu stärken. Über Logistik wird zwar immer viel geredet, aber wenn es darauf ankommt, die praktische Tat folgen zu lassen, müssen wir häufig feststellen, dass Grundstücksnutzungsalternativen auftauchen, die nichts mit Logistik zu tun haben.

Deshalb sollten wir uns vornehmen, dass gerade die Region zwischen Düsseldorf und Neuss, Reisholz, Duisburg und dem Ruhrgebiet insgesamt bekennt, dass Logistik eine ungehörte Wertschöpfungschance ist. Wir tragen gemeinsam Verantwortung dafür, dass die Verbindung Infrastruktur, Industrie und Hafen in das Bewusstsein aller Akteure dringt. Es ist fünf nach Zwölf, was das Bewusstsein für Infrastruktur angeht.

Wir wissen, wie sorgfältig man mit den Chancen umgehen muss. Und nicht alle Tage wird eine solche Chance wie die Logistik auf dem Silbertablett serviert. Logistik ist der Motor, der vieles ans Brummen bringt. Lassen sie uns gemeinsam dafür sorgen, auch mit hanseatischer Unterstützung, dass NRW ein Logistikstandort bleibt.

ANSCHLUSS

Ende November wurde mit dem Neubau eines annähernd drei Kilometer langen und gut 6,3 Millionen Euro teuren Teils des Hafenringes ganz im Süden von Krefeld begonnen. „Durch diesen wichtigen Ausbau erschließen wir weitere Gewerbeflächen und verbessern den Anschluss an die bestehenden", sagte Oberbürgermeister Gregor Kathstede. Eröffnung ist voraussichtlich Ende 2015.

Straßenbauer im Backofen

Hafenring im Krefelder Süden nimmt Meter für Meter Gestalt an

Asphaltieren erfordert Erfahrung und Genauigkeit

Es ist eine der größten Baustellen in Krefeld derzeit – und einer der schweißtreibendsten Arbeitsplätze im Stadtgebiet. 160 Grad von unten, 35 Grad im Schatten von oben – wenn es denn Schatten gäbe. Die Aufgabe der Straßenbauer südlich des Krefelder Hafens erinnerte in den vergangenen Wochen nicht nur von den Rahmendaten an einen Backofen. Auch ihre schweißtreibende Arbeit hat etwas von einem Konditormeister: Schicht für Schicht tragen sie drei Mal die schwarze Masse im Schritttempo auf, walzen sie anschließend sorgfältig glatt und lassen sie dann auskühlen. Und wie die Aufgabe eines Konditors ist es ein Job, der Erfahrung und Wissen erfordert, wenn das Werk gut werden soll.

Denn der Bereich, den schon bald PKW wie LKW meist gedankenlos entlang eilen, ist tatsächlich eine besondere Leistung der Straßenbaukunst: Zuunterst kommt eine Tragschicht, die nach oben hin Stabilität gibt. Im Gegensatz zum fälschlicher Weise oft verwendeten Begriff des „Teerens" besteht sie wie die weiteren Beläge aus Asphalt, einem im heißen Zustand klebrigen Gemisch aus Bitumen und Schotter. In der Tragschicht ist letzterer bis zu 32 Millimeter dick. Eben so bemessen, dass die Konstruktion sehr stabil ist. Zehn Zentimeter misst sie im Durchschnitt. Verlegt wird der Asphalt bei beinahe exakt 160 Grad Temperatur. Dann ist er zum einen zähflüssig genug, um durch den großen Fertiger in einer gleichmäßigen Schicht aufgebracht zu werden zu werden. Im Schritttempo bewegt sich die tonnenschwere Maschine dazu langsam die Strecke entlang. Anschließend kann das Material bei dieser Temperatur ideal durch die schwere Walze verdichtet werden.

Nach dem Walzen und Auskühlen – das bei den derzeitigen Temperaturen auch länger als sonst dauert – erfolgt die nächste, die so genannte Binderschicht.

Damit die drei Schichten garantiert gut zusammen halten, werden sie übrigens verklebt. Dazu fährt ein Bauwagen langsam über die Strecke. Hinten hat er einen Balken mit feinen Düsen, aus denen der aus Bitumen bestehenden Haftkleber aus einem Tank noch warm über die Fläche verteilt wird.

Dann kann die Binderschicht folgen, die die Schubkräfte aufnimmt, die von der Fahrdecke nach unten wirken, und sicherstellt, dass die Reifen nicht die oberste Decke aufrollen. Denn auf eine Straße wirken enorme Kräfte. Fahrzeuge – im Hafen vor allem LKW – mit mehreren Tonnen Gewicht bringen dieses mit großer Geschwindigkeit auf die kleinen Flächen, an denen die Reifen den Boden berühren, nach unten. Welche Kräfte dabei entstehen und wie selbst größere Steine in Bewegung kommen, lässt sich gut auf unbefestigten Schotterstrecken beobachten. Und auch eine stabile Asphalt-Schicht würde sich bald wieder auflösen, würde sie nicht zusammen gehalten.

Auch sie wird wieder sorgfältig gewalzt und muss dann auskühlen.

Den Abschluss der dreilagigen Konstruktion bildet die etwa vier Zentimeter dicke Deck- oder Verschleißschicht. Bei ihr wird billigend in Kauf genommen, dass das eine oder andere Körnchen (hier werden maximal 11 Millimeter große Steinchen verbaut) abgefahren wird. Außerdem hinterlässt die Witterung ständig Spuren: Im Sommer mehr als 50 Grad, in Winternächten manchmal unter 20 Grad minus, Hagel, Starkregenfluten – das hinterlässt am stärksten Material feine Risse, eventuell ganz leichte Verformungen.

Dabei ist es nicht damit getan, den Asphalt einfach auf die Straße zu „legen". Im Steuerstand des großen Fertigers muss der Fahrer genau darauf achten, dass die schwarze Masse zu beiden Seiten genau da endet, wo sie aufhören soll. Aber auch das Gefälle muss stimmen – sonst würden sich auf der ebenen Fläche schnell gefährliche Pfützen bilden, wenn die Straßenoberfläche durch ihre Neigung nicht von selber dafür sorgt, dass das Wasser abfließt.

Zudem muss der Fertigerfahrer die Dicke des Materials genau im Auge haben. Bei den Ausmaßen (bis zu 3,75 Meter Breite werden aufgetragen), helfen Kollegen an den Rändern und geben Hinweise. Auch das bei den derzeitigen Temperaturen keine leichte Aufgabe: „Schon ein Meter neben der Maschine ist absolut schweißtreibend", weiß der städtische Bauleiter vom Fachbereich Tiefbau, Martin Schulte. Deshalb ist für die Männer ausreichend Wasser ein absolutes „Muss".

Auf Grund der Konsistenz der Asphaltmasse ist mehr als Schritttempo bei der Arbeit nicht machbar, Hektik würde nur die Qualität der Straße mindern. Danach müssen sich auch die großen LKW richten, die in genau getakteten Abständen den heißen Asphalt auf die Baustelle bringen. Natürlich in speziellen Thermotanks, die die heiße Fracht immer auf Temperatur halten. Denn kühlt das schwarze Material aus, wird es fest – und ließe sich wenn überhaupt nur mit Presslufthämmern lösen. Der teure LKW hätte also nur noch Schrottwert.

300 Tonnen Asphalt schaffen die Männer an einem Tag. Wie viele Meter das sind hängt auch davon ab, ob sie Auffahrten, Parkbuchten oder andere Besonderheiten anlegen müssen. Und am Ende, so betont Schulte, geht es nicht darum Strecke zu machen, sondern den Hafenfirmen und Bürgern auf Jahrzehnte einen guten Weg zu bereiten.

Engagierte Baumpaten helfen schnell

Nach dem Sturmtief „Ela" unterstützen die Häfen unbürokratisch dabei, die Städte wieder zu begrünen.

Eine solche Katastrophe überfordert jede Kommune, die nun quasi aus dem Nichts wieder den wertvollen Baumbestand aufforsten muss." Nicht lange gezögert haben die beiden Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, Ulrich Gross und Rainer Schäfer, als auch sie nach dem Sturmtief „Ela" von den gewaltigen Schäden der Blitz- und Hagelnacht erschüttert waren. Das Hafenunternehmen spendete spontan 2.000 Euro in Neuss und 2.500 Euro in Düsseldorf für neue Bäume.

„Das ist für uns eine Selbstverständlichkeit" reagierte der Neu-Neusser Gross, als er von der Initiative der Mittelstandvereinigung (MIT) hörte, die erfolgreich Mittel für Neuanpflanzungen einwirbt. Doch nicht nur mit Geld, auch mit Worten wirbt der Hafenmann für die Aktivitäten. „Ich bin schon immer ein großer Freund der Maxime ‚Gemeinwohl geht vor Eigenwohl' und fände es sehr gut, wenn jeder Bürger und auch jede Firma im Rahmen ihrer Möglichkeit die Kommune unterstützt würde." Die, so betont er, im Gegenzug für die Großzügigkeit auch Spendenquittungen ausstellen kann.

„Wir haben uns nur ganz kurz verständigen müssen, was wir unternehmen wollen, um diese furchtbaren Schäden zu beseitigen. Dass auch wir uns beteiligen möchten und müssen, stand für keinen Moment außer Frage", erläutert der Geschäftsführer der Neusser MIT und Vorsitzender der Kreis-MIT Stefan Arcularius. Der Zusammenschluss engagiert sich seit langem in einem eigenen Arbeitskreis Innenstadtgestaltung und zeigt auch auf diesem Wege Engagement und Verantwortung. „Wenn so viele Bäume weg fallen, werden Erscheinungsbild und das ökologische Klima nicht nur der Innenstadt, sondern in der ganzen Kommune verändert", weist er auf die nicht nur optischen, sondern auch ökologischen Folgen der Zerstörungen hin.

Ulrich Gross, Bärbel Kohler, Stefan Arcularius und Prof. Klaus Goder setzen sich für Neuss ein.

Der Vorsitzende der MIT der Stadt Neuss Prof. Dr. Klaus Goder: „Ich halte es für völlig richtig und wichtig, dass sich die Bürgerinnen und Bürger beteiligen, wenn durch eine solche übergreifende Katastrophe Schäden in ihrer Stadt entstanden sind, dass sie sich engagieren und versuchen, die Schäden zu regulieren", appelliert er in beiden Kommunen an das Verantwortungsgefühl der Mitbürger und Unternehmen. „Gerade das Stadtbild ist eine Sache, die jeden von uns angeht. Denn die grüne Bepflanzung trägt ja nicht nur zu Wohnqualität bei", betont er nochmals den ökologischen Aspekt der Baumaktion. „Neuss ist der waldärmste Kreis im Bundesgebiet. Da zählt jeder Baum."

Die Idee zu der Aktion hatte Bärbel Kohler, als sie morgens nach dem Sturm erstmals erahnte, welchen großen Schaden die Front über „ihre" Stadt gebracht hat. „Ich habe aus dem Fenster gesehen, habe die zerstörten Bäume am Quirinus wahrgenommen und da hat mir das Herz geblutet. Bei einem Telefongespräch mit Klaus Goder kam mir in diesem Moment die Idee, eine Aktion Neusser Baumpaten ins Leben zu rufen. Und die haben wir dann sofort umgesetzt." Das eingespielte Team leitete sofort die richtigen Schritte ein. So sprachen sie unter anderem Bürgermeister Herbert Napp an, der sich als Schirmherr zur Verfügung stellte. Gleichzeitig besprachen sie auch die Problematik und Herausforderung eines entsprechenden Spendenkontos, damit alles seine Richtigkeit hat. „Und einer meiner ersten Anrufe galt dann unserem Neuneusser Ulrich Gross, weil ich weiß, wie sehr ihm unsere Stadt ans Herz gewachsen ist. Und der half natürlich gerne.

Wer spenden möchte kann sich an Bärbel Kohler/ MIT IBAN: DE09 305 500 00100 139 59 69 BIC:WELADEDNXXX bei Sparkasse Neuss Verwendungszweck:„Aktion Neusser Baumpaten" wenden.

Foto: Thomas Schmidt / Stadt Herne

AM KANAL WIRD GEFEIERT

Der 100. Geburtstag des Rhein-Herne-Kanals wird in diesem Jahr mit einem vielseitigen Veranstaltungsprogramm gefeiert. Höhepunkt des Jubiläumsprogramms ist die Sperrung des Kanals für die motorisierte Schifffahrt am 30. August. Vereine, Museen und Freizeitanbieter der Anrainerstädte veranstalten dann an verschiedenen Orten zahlreiche Aktionen am und auf dem Rhein-Herne-Kanal. Speziell zum 100 jährigen Jubiläum des Rhein-Herne-Kanals kooperiert das Museum der Deutschen Binnenschifffahrt mit den Open-Air-Projekt „Zeitfenster" des Wasser- und Schifffahrtsamtes, bei dem von Mai bis September 2014 historische Fotos unter den Brücken des Rhein-Herne-Kanals in Plakatgröße gezeigt werden.

http://www.kulturkanal.net

Alte und lieb gewonnene Tradition

Ein Besuch im Museum hilft Gästen, das Neusser Schützenfest für sich zu entdecken. Und dann zu genießen.

Foto: Stadt Neuss

Mit klingendem Spiel ziehen jedes Jahr die Neusser Schützen durch die Straßen der Stadt. Ein Grund zur Freude für Hunderttausende.

Alle Jahre wieder, immer am letzten Augustwochenende, herrscht in der sonst so beschaulichen Neusser Innenstadt „fröhlicher Ausnahmezustand" wie die Schützen ein wenig untertreiben. Denn dann feiern sie „ihr Fest". Vier Tage lang, gemeinsam mit hunderttausenden Besuchern, was das Neusser Schützenfest zu einem der größten seiner Art macht. Und das im übrigen auch am Sonntag Morgen live im Fernsehen zu bewundern ist.

Für Außenstehende ist das Schützenfest zunächst ein wenig verwirrend, auch wenn sie sich sicher dem besonderen Charme und Flair nicht entziehen können. Um in die Materie einzutauchen lohnt sich ein Besuch im Rheinischen Schützenmuseum: Denn auch wenn das Neusser Bürger-Schützenfest alles andere als antiquiert ist, hat es doch ein eigenes Museum.

Im 2004 gegründeten Rheinischen Schützenmuseum werden die Anfänge der Bruderschafen und Gilden in der Frühen Neuzeit, die Entwicklung hin zum bürgerlichen Verein des 19. Jahrhunderts und die aktuellen Erscheinungsformen des Schützenwesens in der Gegenwart erforscht und sichtbar gemacht. Bestaunt werden können unter anderem Uniformen, Orden und Fahnen. Der Standort des Museums könnte nicht besser sein: Das historische Haus Rottels liegt nur wenige Meter vom Obertor, einem der Neusser Wahrzeichen, entfernt – und natürlich auch am Marschweg der Schützen.

Unter dem Motto „Schützen marschieren durch die Zeit" bietet das Museum in seiner Dauerausstellung einen Gang durch die Geschichte des Rheinischen Schützenwesens – von Mittelalter und Früher Neuzeit über das 19. Jahrhundert bis in die unmittelbare Gegenwart. Unter anderem sind folgende Bereiche zu sehen: „Das Neusser Regiment", „Kirmes und Fackelzug" sowie „Zugleben und Zuglokal".

Mehr Infos unter www.rheinisches-schuetzenmuseum.de

Bereits im Mittelalter hielten viele Städte jährliche Wehr- und Schießübungen ab, damit ihre Bürger im Krisenfall die Freiheit der Stadt verteidigen konnten. Die älteste überlieferte Organisation, die in Neuss solche Übungen abhielt, war die Sebastianus-Bruderschaft von 1415.

Das Schützenfest in der heutigen Form geht auf das Jahr 1823 zurück. Nach dem Ende der französischen Besatzung unter Napoleon bat die Neusser Junggesellen-Sodalität um die Genehmigung, parallel zur bereits existierenden Bartholomäuskirmes ein Vogelschießen sowie einen Festumzug abhalten zu dürfen. Die Veranstaltung zählte etwa 100 Teilnehmer, 1824 waren es bereits 135. In den folgenden Jahrzehnten entwickelten sich die heute bekannten Strukturen: 1833 wurde ein Komitee gewählt, dass mit der Ausrichtung des Schützenfestes beauftragt wird, 1840 wurde die Königsparade in das Festprogramm aufgenommen. Mehr und mehr strukturierte sich das Regiment in die heute noch bekannten Korps. 1901 wird nach der Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuches der Neusser Bürger-Schützen-Verein in das Vereinsregister eingetragen.

Nicht vergessen werden soll der Kirmesplatz an der Hammer Landstraße: Er gehört zum Neusser Bürger-Schützenfest wie die Uniform zum Schützen.

Foto: RheinischerKultursommer

DEN GANZEN SOMMER LANG

Der „Rheinische Kultursommer" vereint 13 Kreise und kreisfreie Städte zu einem abwechslungsreichen Potpourri der schönen Künste – mit Theater, Konzerten, Lesungen, Film oder Ausstellungen. Der gemeinsame Auftritt, der durch das Land Nordrhein-Westfalen und die Sparkassen der Region Köln/Bonn unterstützt wird, bündelt zum ersten Mal die kulturelle Vielfalt des Rheinlandes, vernetzt und vermarktet sie. Adressaten sind die rund vier Millionen Bürgerinnen und Bürger in der Region, die auf diese Weise erleben können, wie reichhaltig das kulturelle Angebot direkt vor der eigenen Haustür, aber auch in den Nachbarstädten ist. Die Auflistung aller Veranstaltungen erscheint hier: www.rheinischer-kultursommer.de und www.facebook.de/kulturfreak.

Düsseldorf, Paris, Krefelder Hafen

Mit Erfahrung, einer guten Idee und Engagement schreibt MFG eine Erfolgsgeschichte

MFG steht im Krefelder Hafen nicht nur für „Mit freundlichen Grüßen" sondern ist auch das Kürzel für die Metall- & Ferrolegierungsgesellschaft mbH Hafner, Blondin & Tidou. „Ja, wir haben die Rechtschreibprüfung zumindest für dieses Kürzel ausgeschaltet" erklärt Bernd Blondin, einer der drei Geschäftsführer, mit einem Lachen auf Nachfrage. Und zur Freude hat er ebenso wie seine Mitstreiter Chantal Tidou und Thomas Hafner allen Grund: Vor gerade einmal zehn Jahren hoben sie ihr Unternehmen an den Standorten Düsseldorf und Paris aus der Taufe. Ziel: Die Belieferung von Gießereien, Stahlwerken und artverwandten Industrien mit den erforderlichen Rohstoffen. Sie stießen in eine Marktlücke – und schrieben eine erstaunliche Erfolgsgeschichte. Ein zentrales Kapitel kommt dabei dem Krefelder Hafen zu.

Das Krefelder Werk der MFG produziert derzeit in Vollauslastung im Zweischichtbetrieb.

Von hier aus beliefern sie Gießereien mit zementgebundenen Kupolofenformlingen, die Siliziumkarbid (den Bürger als die feinen Körner auf Schleifpapier kennen), Kohlenstoff und andere Zusatzstoffe wie Ferrolegierungen enthalten. Die bis zu zehn verschiedenen Inhaltstoffe werden dazu in sehr spezifischen Rezepturen mit Zement und Wasser vermischt, in Pflasterstein große Brocken gepresst, die dann für einige Tage in einem Trockenregal reagieren. Anschließend ist der meist sechseckige Stein so ausgehärtet, dass er sich auch mit schwerem Gerät wie Radladern gut transportieren und als Schüttgut verladen lässt.

EXPANSION

In den zehn Jahren des Firmenbestehens der MFG hat sich der Umsatz mehr als versechsfacht. Und die Geschäftsführer suchen ständig nach neuen Expansionsmöglichkeiten, beobachten genau auch artverwandte Industrien. Das sind neben Gießereien auch die Chemische Industrie wenn Geschäftsführer Bernd Blondin nur ein Beispiel nennt.

Produktion

Über Jahrzehnte wurde im Ruhrgebiet Roheisen in den Hochöfen gewonnen. Das Rohmaterial ließen die Kocher erkalten, um es dann weiter zu verarbeiten und als Rohstofff an Eisengießereien zu verkaufen. Aus den regelmäßigen Abstichen wurden Dank moderner Produktion kontinuierliche Roheisen-Rinnsale, die gleich in benachbarte Werke geleitet werden. Die mittelständischen Gießereien gingen nun leer aus. Der Einsatz von Stahlschrott und Legierungsbriketts, wie MFG sie herstellt, war ein Weg, die Versorgung mit Rohmaterial zu kompensieren.

Weltweit

Der Kundenstamm umfasst sowohl börsennotierte Stahlwerke, die größten Gießereien Europas und weltweit führende Rohstoffkonzerne, als auch kleine privat geführte Eisen- und Aluminiumgießereien. „Dabei beliefern wir kleine und mittelständische Unternehmen mit dem gleichen Engagement und der gleichen Freude am Geschäft wie wir sie auch großen Kunden entgegenbringen", nennt Geschäftsführerin Chantal Tidou ein Erfolgsgeheimnis.

Investition in weitere Kapazitäten

Ende des Jahres soll die Erweiterungsfläche in Betrieb genommen werden

Die drei Geschäftsführer der MFG und ihr 60-köpfiges Team sind nicht nur auf die eigene Erfolgsstory stolz, sondern auch, an der Geschichte des Krefelder Hafens mit schreiben zu dürfen: „Der Standort lag lange in einem Dornröschenschlaf und hat in den letzten Jahren angefangen, sich sehr gut zu entwickeln", lobt Firmengründer Thomas Hafner. Als einen Grund nennt er die idealen Voraussetzungen in der Seidenstadt. Denn Krefeld war für die MFG zwar immer eine der ersten, beileibe aber nicht die einzige Wahl: Als die Idee stand, das erste europäische Werk zur Herstellung von zementgebundenen Kupolofenformlingen zu gründen, schauten sich verschiedene Möglichkeiten an. Der Standort musste entsprechend befestigt sein, über Anbindung per Schiene und Wasserstraße verfügen, um die Rohstoffe anliefern zu können. Und nach Möglichkeit auch einen Containerterminal aufweisen, weil Rohstoffe und Formlinge teilweise per Blechkiste bewegt werden. All das fand sich in Krefeld – inklusive einer Verladestelle, die auch das Anlegen von Küstenmotorschiffen mit Rohstoffen ermöglicht.

Die frisch gepressten Kupolofenformlinge haben es in sich.

Und natürlich ist Krefeld vor den Toren des Ruhrgebietes ein geeigneter Standort, weil viele Stahlwerke und Eisengießereien, also die Hauptkunden von MFG, in einem Umkreis von 50 km liegen.

Nach der Entscheidung für Krefeld wurde im Frühjahr 2012 der erste Stein produziert. Ein durchschlagender Erfolg, denn seit dem ersten Tag läuft das Werk in Vollauslastung im Zwei-Schichtbetrieb. Was allerdings auch bedeutete, dass die ursprüngliche Fläche von 25.000 Quadratmetern schnell zu eng wurde. Derzeit wird mit Hochdruck an der Erweiterung gearbeitet: Auf weiteren 20.000 Quadratmetern entstehen eine zweigeteilte Halle und weitere Lagerflächen unter anderem für den expandierenden Handel mit anderen Metallen und Legierungen für die Eisen- und Aluminium-Industrie. Eine große Anstrengung: Rund 1,5 Mio. Euro investiert MFG und schafft damit weitere zu den schon bestehenden zwölf Arbeitsplätzen.

Ein modernes Güterverkehrszentrum

Der Hafen Essen bietet den Kunden in der Region Trimodalität und einen 360 Grad-Service

Zufrieden ist in diesen Tagen Ralf Fink, Abteilungsleiter Hafenbetriebe bei den Stadtwerken Essen. „Es läuft gut" lautet seine Bilanz des letzten Jahres und der ersten Hälfte 2014. Die Eisenbahn hat in den ersten sechs Monaten so viele Güter bewegt, dass der Logistiker auch im Jahresabschluss 2014 mit einer Verdoppelung der Verkehrsleistung rechnet. Und auch wenn der Schiffsgüterumschlag mit einem solch exorbitanten Wachstum nicht mithalten kann, auch in diesem Bereich sei eine deutliche Steigerung „ziemlich sicher". Im vergangenen Jahr wurden immerhin schon fast eine halbe Millionen Tonnen über die 600 Meter Kaikante gehoben.

Ursache für den Boom ist zum einen das Tanklager, das von verschiedenen Unternehmen als Durchgangslager genutzt wird. Daneben machen die verschiedenen Standbeine des Umschlagsortes Essen vergleichsweise krisensicher und bescheren bei der derzeitigen Wirtschaftslage Zuwächse in allen Bereichen.

„Wir sind sehr breit aufgestellt und machen bis auf Container eigentlich alles", fasst Fink zusammen. Von Flüssiggütern über Erze und Metallabfälle sowie Eisen, Stahl und NE-Metallen bis hin zu Steinen und Erden sowie Maschinen, Halb- und Fertigwaren sodass wir ein breites Spektrum abdecken."

Fast unbemerkt von den Bürgern trägt der Essener Hafen zur Versorgung der Stadt bei.

ANBINDUNG

Die trimodale Logistik im Hafen Essen sorgt für nahtlose Transportprozesse des regionalen Logistikzentrums – dank der direkten Anbindung an Straße, Schiene und Wasserweg. Auf dem Gelände sorgt die Hafenbahn auf dem eigenen Gleisnetz für einen reibungslosen Betrieb mit drei Diesellokomotiven, mit 35 Waggons auf 20 Kilometer Netz.

Vielfältig

Die Stadtwerke versorgen die Essener Bürgerinnen und Bürger zuverlässig mit Erdgas, Strom und Trinkwasser. Das Unternehmen ist aber auch für die Erweiterung und Instandhaltung des Erdgas- sowie des Wassernetzes verantwortlich – inklusive der Abwasserentsorgung.

Zusätzlich bieten die Stadtwerke vielfältige Dienstleistungen rund um das Thema Energie, wie zum Beispiel das Contracting, den Service zur Kostenabrechnung oder unsere Energieberatung.

Gutes Klima

Seit 1985 ist der vorher rein städtische Betrieb bei den Stadtwerken beheimatet. Mit allen Vorteilen, die das bietet: Man kennt sich, arbeitet schon lange zusammen – und freut sich, gute Arbeit in einem guten Team zu machen. „Wir haben nur eine sehr geringe Wechselquote bei den Mitarbeitern", berichtet Abteilungsleiter Ralf Fink mit berechtigtem Stolz. Das sei nicht nur ein Zeichen für gutes Arbeitsklima, sondern wirke sich auch auf die gute Qualität der Arbeit aus. „Hier wissen alle, was sie zu tun haben und erledigen ihren Job auch sehr gerne."

Flexible Antworten auf Wünsche

Aus den Anfängen als Bergbauhafen ist ein vielseitiger Dienstleister geworden

Der Hafen ist eine Erfolgsgeschichte, die die Essener Bürger so gut wie nicht wahr nehmen. Tatsächlich wissen nur wenige, dass die Stadt im Herzen des Ruhrgebietes überhaupt einen Hafen, geschweige denn einen so leistungsfähigen Umschlagspunkt ihr Eigen nennen kann.

Dabei ist Essen nicht nur ein leistungsfähiger, sondern auch ein traditionsreicher Hafenstandort: Die nahen Bergwerke entluden hier seit den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts Holz und andere Materialien für den laufenden Abbau-Betrieb, verschifften retour die Kohlen zu den wartenden Hochöfen entlang der Kanalufer.

Die derzeitigen guten Umsätze kann Leiter Ralf Fink entsprechend auch gut gebrauchen. Denn der Hafen kommt in die Jahre: In der kommenden Zeit stehen deshalb die Erneuerung der Spundwände an, müssen die Poller an die gängigen Schiffsgrößen angepasst werden. „Da kommen in nächster Zeit große Investitionen auf uns zu. Das ist die Kehrseite der verschiedenen Jubiläen, die derzeit anstehen", meint der Hafenchef mit einem Lächeln.

Allerdings weiß der Hafenleiter auch, dass es eine gute Investition in die Zukunft ist. Auch wenn Essen sich gern als Einkaufsstadt vermarktet so ist der Hafen nach wie vor überlebenswichtiger Partner der ebenfalls wichtigen Industrie und produzierenden Unternehmen im nahen und näheren Umkreis.

„Wir haben uns zu einem ordentlichen Dienstleister entwickelt, der sich flexibel dem Markt vor allem aber den Wünschen und Bedürfnissen unserer Kunden anpasst", verrät Fink. Und die trotz der Verkehrsleistung noch überschaubare Größe des Hafens (1,2 Mio. Quadratmeter und 30 Mitarbeiter) erlaube es dann auch, nicht nur genau, sondern auch schnell und unkompliziert Wünsche zu erfüllen, was Essen von einigen größeren Standorten unterscheide: „Wir sind klein und überschaubar und von den Strukturen so beweglich, dass vieles auch auf Zuruf klappt."

Weit gefächert ist das Güterspektrum im Essener Hafen.

Hängepartie bei Infrastrukturausbau beenden

Parlamentarischer Abend „Priorität für Häfen und Logistik" des Deutschen Verkehrsforums in Berlin mahnt

„Der Erfolg unseres Hafen- und Logistikstandortes ist kein Selbstläufer. Die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen brauchen jetzt Top-Priorität bei der Zuweisung von Investitionsmitteln. Der neue Bundesverkehrswegeplan muss die Umsetzung bringen", appellierte Frank Dreeke, Präsidiumsmitglied des Deutschen Verkehrsforums (DVF) und Vorsitzender des Vorstands BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG, beim Parlamentarischen Abend des DVF an die Bundespolitik. Außerdem müsse die „Hängepartie" bei den Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser ein Ende haben. Die jahrelange Verzögerung sei mit den Anforderungen an einen weltweit führenden Hafenstandort nicht vereinbar.

Im Hinblick auf die politische Zielsetzung, mehr Gütertransport auf die Schiene und das Binnenschiff zu verlagern, forderte Dreeke den Bund auf, konsequenter die Voraussetzungen dafür zu schaffen: „Bei der Wasserstraße reichen die Mittel kaum für den Erhalt des Bestandsnetzes. 30 Prozent der Schleusen sind über 100 Jahre alt. Wir brauchen einen verbindlichen Sanierungsplan mit verlässlichen Finanzierungszusagen".

Foto: Michael Gottschalk/photothek.net

V. l.: Rainer Schäfer, Geschäftsführer NDH, Dr. Valerie Wilms MdB, BÜND NIS 90/DIE GRÜNEN, Sprecherin Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt, und Moderator Lutz Lauenroth, DVZ.

„Sowohl in der Vergangenheit als auch aktuell haben die Verkehrsinfrastrukturprojekte im Norden hohe Priorität", erklärte dazu Eckhardt Rehberg MdB, Berichterstatter für den Einzelplan Verkehr im Haushaltsausschuss und Maritimer Beauftragter der CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Deutschen Bundestag. „So unterstützen wir mit dem Sonderprogramm Seehafenhinterlandverkehr II mit einem Volumen von 300 Millionen Euro zahlreiche Maßnahmen mit kapazitätserhöhender Wirkung im Schienennetz." Wert legte Rehberg aber auch auf die effiziente Verwendung der Investitionsmittel: „Von der im Koalitionsvertrag verankerten Überjährigkeit erhoffe ich mir eine Erhöhung der Effizienz und Planbarkeit der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen." Notwendig sei auch mehr Kostentransparenz, damit Politik und Öffentlichkeit die Gesamtkosten für Infrastrukturprojekte zuverlässiger abschätzen könnten. Schon heute würden Planungs- und Prozesskosten sowie Ausgleichsleistungen wie Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen mehr als 30 Prozent der Aufwendungen für Bauprojekte ausmachen.

Hinsichtlich der Priorisierung im Rahmen der aktuellen Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung gab Rainer Schäfer, Geschäftsführer Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, zu bedenken: „Eine Priorisierung auf wenige große Standorte birgt das Risiko, nicht mehr auskömmlich in der Fläche präsent zu sein. Aber genau diese weit gestreute trimodale Kapazität ist ein Standortvorteil Deutschlands, der nicht wegen Haushaltsproblemen aufgegeben werden darf. Die deutschen Binnenhäfen sind Kerninfrastrukturen, deren Bedeutung für integrierte Logistikketten weiter zunimmt. Deutschland im Zentrum Europas muss für den Güterverkehr der Zukunft vermehrt auf multimodale Verkehrsknoten setzen."

„Mobilität für Deutschland" schaffen

Ziel ist ein leistungsfähiges, kundenorientiertes und nachhaltig integriertes Verkehrssystem

Das Deutsche Verkehrsforum ist die einzige verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung des Mobilitätssektors in Europa. Der Zusammenschluss versteht sich dabei als Anwalt für Mobilität. „Es geht uns um den Erhalt und die Verbesserung der Mobilitätsbedingungen als Grundvoraussetzung für Wachstum und Beschäftigung", erläutert Klaus-Peter Müller, DVF-Präsidiumsvorsitzender und Aufsichtsratsvorsitzender COMMERZBANK AG. „Wir vereinen Unternehmen und Verbände, Produzenten, Dienstleister, Berater und Vertreter der Nutzer. Unsere rund 170 Mitglieder bilden die gesamte Wertschöpfungskette im Mobilitätssektor ab. Wir verbinden die Verkehrswirtschaft mit anderen Branchen wie Energie, Bau, Telekommunikation, Finanzen und Beratung."

Foto: DVF

Klaus-Peter Müller, DVF-Präsidiumsvorsitzender.

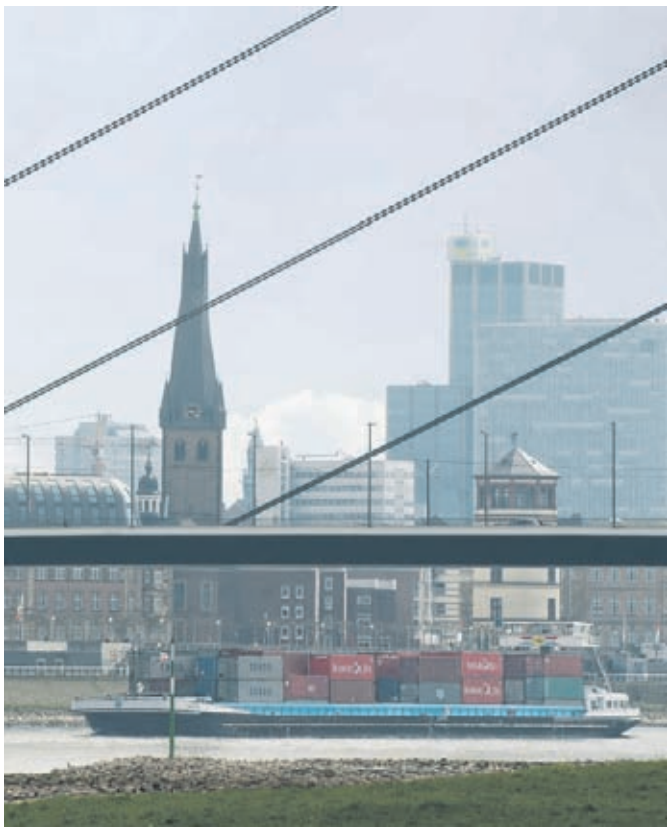
Ein wichtiges Element ist der ständige Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Medien: Das Deutsche Verkehrsforum agiert dabei als Interessenvertretung der Mitglieder, bündelt die gemeinsamen Anliegen der Verkehrswirtschaft gegenüber Politik, Medien und Gesellschaft in Berlin und Brüssel. Genauso wichtig sei die Netzwerkfunktion des Zusammenschlusses: „Wir bringen nationale und europäische Entscheider in der Politik, Unternehmen und Verbänden zusammen." Das auch in der Funktion als Plattform: So lädt das Deutsche Verkehrsforum jährlich zu über 30 Parlamentarische Abenden, Symposien und Fachgesprächen zu Kernfragen und aktuellen Themen rund um die Mobilität ein.

Schließlich fungiert das Deutsche Verkehrsforum aber auch als Impulsgeber: In Lenkungskreisen und Arbeitsgruppen erarbeitet der Verein mit den Experten der Mitgliedsunternehmen die grundlegenden Strategien und Positionen.

Unter anderem das nächste Mal am 4. September, wenn sich der Lenkungskreis „Häfen und Schifffahrt" in Duisburg trifft.

Stadtwerkzeug für die Landeshauptstadt

Stadtwerke Düsseldorf und Conenergy stellen App für die neue Energiewelt und das Leben in der Stadt vor



Was los ist in der Stadt erklärt die neue App der Stadtwerke.

Planlos in Düsseldorf – das gehört der Vergangenheit an. Denn jetzt weist das neue Stadtwerkzeug auf den meisten Handys Bürgern wie Besucher, wo was los ist, was man unternehmen kann und welche News gerade angesagt sind. „Smart Living-App" nennen so etwas Fachleute – als „einfach cool" bezeichnen es begeisterte Nutzer, wie ein das Feedback zeigt.

Kein Wunder, stecken neben der erfolgreichen Umsetzungsmannschaft neben dem Unternehmen Conenergy auch die Stadtwerke Düsseldorf. Sie stehen nicht nur für die Seriosität des Angebotes gerade, sondern auch, dass es für die Kunden der Stadtwerke zahlreiche interessante Angebote, Serviceleistungen und Angebote gibt, die das Leben einfacher und vor allem umweltfreundlicher und damit kostengünstiger machen. So weist das scheinbar einfache Programm den Weg zu Stromtankstellen, freien Parkmöglichkeiten, zeigt den Apothekennotdienst und den Abfallkalender an. News und Veranstaltungshinweise für Düsseldorf aber auch Störungsmeldungen und Notrufe an die Netzgesellschaft Düsseldorf runden das Programm ab.

Und: Auch wenn das Stadtwerkzeug mit den Medien iPhone oder Android-Handys natürlich in erster Linie jüngere und jung gebliebene Menschen anspricht, so ist die Gestaltung und Bedienung so ausgelegt, dass das Angebot natürlich auch von ganz jungen oder älteren Menschen verstanden und genutzt werden kann. Eine Eigenschaft, die den Entwicklern besonders wichtig war. Und auch Bürger und vor allem Kundinnen und Kunden, die wenig technikaffin sind, müssen nun keine Sorge haben, das die Stadtwerke Düsseldorf den umfangreichen und freundlichen Service für den sie über die Grenzen der Stadt bekannt und ausgezeichnet sind, einschränken werden.

„Es ist eine sinnvolle und wie ich finde sehr attraktive Ergänzung unseres Serviceangebotes. Unser ‚Stadtwerkzeug' ist vergleichbar mit einem Schweizer Taschenmesser: Mit dieser neuen App erleichtern wir den Alltag der Düsseldorferinnen und Düsseldorfer. Wir haben mit der Version 1.0 der App einen Startpunkt gesetzt mit zahlreichen sehr praktischen Anwendungen", beschreibt Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf. „Aber natürlich stehen wir nach wie vor und in bewährter Art sehr gerne persönlich für unsere Kundinnen und Kunden bereit."

Nach dem erfolgreichen Start soll das „Stadtwerkzeug" jetzt kontinuierlich weiter ausgebaut werden.

Zudem soll das erfolgreiche Werkzeug auch auf andere Städte ausgeweitet werden. „Die bundesweite Vermarktung in Richtung Energieversorger ist gestartet, das Interesse ist bereits sehr groß", ergänzt Roman Dudenhausen, Vorstand der Conenergy AG mit Sitz in Essen. Und wer weiß, vielleicht zeigt ja bald eine in Düsseldorf entwickelte App Berlinern und Kölnern, wo in ihrer Stadt was los ist. Denkbar ist das.

Mehr: Stadtwerkzeug.de

Wirksames Hustenmittel am Wegesrand

Der Spitzwegerich ist die „Arzneipflanze des Jahres 2014" – seit der Antike geschätzt und verwendet

Er stillt den Hustenreiz und hilft bei Entzündungen der Haut und der Schleimhaut. Der Spitzwegerich ist deshalb vom „Studienkreis Entwicklungsgeschichte der Arzneipflanzenkunde" an der Universität Würzburg zur Arzneipflanze des Jahres 2014 gekürt worden.

Verschiedene Wegerich-Arten werden schon seit Jahrtausenden in der Heilkunde genutzt, ganz besonders der Breit- und der Spitzwegerich. „Heute wissen wir, dass der Spitzwegerich die stärkste Wirkung besitzt", sagt Studienkreisleiter Johannes Mayer. Seine zahlreichen Inhaltsstoffe ließen positive Effekte bei Katarrhen der Atemwege und Entzündungen von Mund und Rachenschleimhaut sowie bei Wunden erwarten. Pharmakologische Laboruntersuchungen würden diese Effekte belegen.

Foto: WIKIPEDIA/Hans Hillewaert

Schon seit langem wird der Spitzwegerich als Heilpflanze genutzt.

Von der Pflanze mit wissenschaftlichem Namen Plantago lanceolata werden ausschließlich die Blätter verwendet. Zu ihren wichtigsten Inhaltsstoffen gehören die Iridoidglykoside wie Aucubin und Catalpol, die eine antibakterielle Wirkung zeigen, sowie Schleimstoffe, die reizmildernde Effekte besitzen. „Sie bilden eine Art schützenden Film über die Schleimhaut in Mund und Rachen. Damit kann der Spitzwegerich lästigen Hustenreiz mindern", erläutert Mayer.

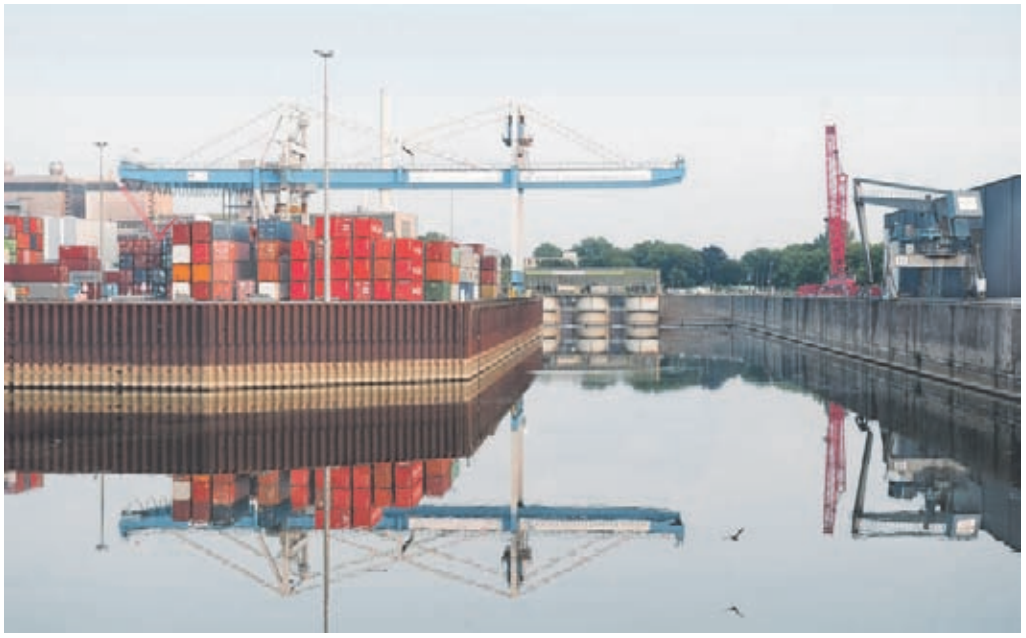
Hinzu kommen Gerbstoffe, die mit 6,5 Prozent Anteil die größte Inhaltsstoffgruppe bilden. Sie wirken zusammenziehend und blutstillend, stabilisieren so die Schleimhäute. Weitere Inhaltsstoffe, die an der Heilwirkung beteiligt sein könnten, sind Flavonoide, Kaffeesäurederivate, Saponin, Kieselsäure und Mineralstoffe wie Zink und Kalium.

Nicht ganz eindeutig ist die Bedeutung des Gattungsnamens „Wegerich". Der Volkskundler Heinrich Marzell schreibt in seinem Lexikon der deutschen Pflanzennamen, dass es sich einfach um einen Männernamen wie „Guter Heinrich" handle. Andere leiten den Namen vom althochdeutschen Wort „rich" ab, was „König" bedeutet. Wegerich hieße demnach „König des Weges".

Sicherung der Infrastruktur ist kein Luxus

IHK NRW fordert bei Verkehrskongress mit Nachdruck ein entschlossenes Handeln der Verkehrspolitik

Die nordrhein-westfälische Wirtschaft fordert von der Bundes- und Landespolitik ein entschlossenes Handeln für den Erhalt und die gezielte Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. „Es darf nicht noch mehr aufsehenerregende Vorfälle wie die Sperrung der Leverkusener A 1-Brücke geben", unterstrich Ralf Kersting, Vizepräsident der IHK NRW, beim IHK-Verkehrskongress in Gelsenkirchen. Er appellierte an die an-wesenden Bundes- und Landespolitiker, sich stärker als bisher für eine intakte und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur einzusetzen.



Die NRW IHKen appellierten bei ihrem Verkehrskongress, Infrastruktur zu erhalten und auszubauen.

„Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sichern die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes, die Entwicklungsmöglichkeiten der Unternehmen und Arbeitsplätze und Einkommen. Die Sicherung unserer Verkehrsinfrastruktur ist somit kein Luxus", unterstrich der Unternehmer vor den rund 200 Teilnehmern und drängte die Verkehrspolitik zu mehr Hartnäckigkeit bei der Durchsetzung ihrer Interessen gegenüber anderen Politikfeldern. „Die im Koalitionsvertrag vereinbarten zusätzlichen fünf Milliarden Euro für die Verkehrsinfrastruktur, verteilt auf die gesamte Legislaturperiode, reichen bei weitem nicht aus, um die massiven Probleme kurzfristig in den Griff zu bekommen", kritisierte Kersting.

Neben den Finanzierungsengpässen tragen zunehmend gesellschaftliche Auseinandersetzungen um große Infrastrukturprojekte, aber auch nicht ausreichende Planungskapazitäten dazu bei, dass Verkehrsprojekte oft über Jahre hinweg stillstehen oder sogar gänzlich scheitern. „Wenn die Sicherung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur durch Personalmangel ausgebremst wird, dann spart man eindeutig an der falschen Stelle", gab Kersting NRW-Verkehrsminister Groschek zu bedenken. Hintergrund: Im vergangenen Jahr musste das NRW-Verkehrsministerium aufgrund fehlender Baureife 42 Millionen Euro Investitionsmittel für Bundesfernstraßen an den Bund zurückgeben. „Die Bedarfsanalyse, die Planung und die bauliche Umsetzung müssen wieder in einem überschaubaren Zeitraum stattfinden."

Sofa-Syndrom lähmt die Bevölkerung

Bürger wünschen sich eine klare Sprache, verlässliche Fakten und Sachorientierung in der Diskussion

Eine massive Demokratieveränderung hat der Meinungsforscher und Geschäftsführer der Mentefactum GmbH, Klaus-Peter Schöppner, festgestellt. Den Besuchern des Verkehrskongresses IHK NRW zeigte er auf, dass zum einen die Bevölkerung in vielen Dingen lethargisch geworden sei. Er nennt es eine „Spezies des Sofa-Syndroms": „Veränderung ja, aber ohne mich". Ein Grund sei, dass der Begriff „Reform" in Teilen der Bevölkerung inzwischen negativ besetzt sei.

Infrastrukturprojekte müssen sachorientiert diskutiert werden.

Gleichzeitig sei bei anderen Themen selbst die Basisdemokratie nicht mehr ausreichend, es sei eine neue „Trillerpfeiffendemokratie" einer Minderheit zu beobachten. Motivation sei oftmals entweder Eigennutz oder ein „großes Demokratieproblem". Entsprechend der Maxime „Nicht in meinem Garten" sei eine Anprangeriesierung von Projekten verbunden mit einer Emotionalisierung zu beobachten. „Und das führt dazu, dass unsere Fortschrittsfähigkeit in Gefahr ist." Dazu schweige in der Regel die größere Mehrheit. Entweder weil sie das Gemeinwohl einsähen und deshalb demokratische Prozesse anerkennen. Oder aber aus Desinteresse und einer Scheu vor der immer lauter werdenden Öffentlichkeit.

Der Meinungsforscher bot aber auch Lösungen: Entscheidend sei es bei jeder Diskussion eine Sachorientierung in den Vordergrund zu stellen. Dazu sei es erforderlich zu hinterfragen, wie ein Thema oder Projekt in der Bevölkerung wahr genommen werde. Anschließend müssten dann gemeinsame Ziele erstellt werden sowie überprüfbare und nachvollziehbare Fakten festgelegt werden. Das trage dazu bei, das erforderliche Vertrauen und den gegenseitigen Respekt zu schaffen.

Voraussetzung für solche Prozesse sei jedoch auch eine Sprache, wie sie von den Bürgern verstanden werde.

Gemeinsam

Die IHK NRW ist die Landesarbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen. Sie ist die gemeinsame Interessenvertretung gegenüber Landespolitik und Landesregierung, Verwaltungen, Verbänden und anderen Organisationen. Es ist die Aufgabe der IHK NRW, für die Belange der nordrhein-westfälischen Wirtschaft, der Unternehmen und der Mitgliedskammern, gemeinsame Positionen zu erarbeiten und zu vertreten. Der Zusammenschluss der IHKs in NRW dient der Zusammenarbeit und dem Austausch der Mitgliedskammern. Die IHK NRW informiert und unterstützt die 16 IHKen daher in allen zentralen Angelegenheiten.

Erfolgsfaktor für die Stadt Krefeld

Rheinhafen und Wirtschaftsförderung werben gemeinsam für die Zukunft des Standortes

„Der Hafen hat für die Stadt Krefeld eine sehr hohe Bedeutung." Wer das sagt, weiß wovon er spricht: Eckart Preen ist Geschäftsführer der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Krefeld (WFG). Seine Aufgabe ist es, den attraktiven Wirtschaftsstandort am Rhein noch bekannter zu machen. Und in dem sehr attraktiven Portfolio spielt der Hafen eine besondere Rolle: „Es ist einer der wichtigsten Standorte, die wir nicht selbst in der Vermarktung haben, mit dem wir aber gut zusammenarbeiten", lobt der Geschäftsführer die gemeinsamen Anstrengungen für die Seidenstadt.

Viele hervorragende Eigenschaften sprächen dabei für die Logistikdrehscheibe: die trimodale Anbindung an Wasserstraße, Schiene und Straße zum Beispiel, die den Standort wiederum in ein nationales und internationales Netz einbinden.

„Der Hafen ist unser Topstandort mit trimodaler Anbindung, der eine wichtige Rolle etwa in den Hinterlandverbindungen mit den Zara-Häfen einnimmt."

Der Hafen mit seinem Containerterminal ist wichtig für den ganzen Wirtschaftsstandort Krefeld.

Der Hafen sei aber auch ein Standort, der einer noch besseren Erreichbarkeit bedürfe. „Deshalb verfolgen wir gemeinsam auch verschiedene Themen wie etwa die Nord-Anbindung. Da gilt es, mit dem Hafen und der Industrie gemeinsam für die Belange der Industrie im Hafen aber auch in Krefeld zu werben."

Der Hafen sei einer der beiden ganz wichtigen Logistikstandorte der Stadt, der in den vergangenen Jahren mit beispielsweise dem ThyssenKrupp Steel Service Center und Felbermayr einige wichtige Neuansiedlungen habe für sich neu gewinnen können.

Neben diesen Neuzugängen lobt der Krefelder Wirtschaftsförderer aber auch die eingesessenen und renommierten Unternehmen, die nicht nur wichtige Logistik- und Transport-Dienstleistungen für Kommune und Region sowie industrielle Produktion böten sondern eben auch Arbeitsplätze – und das teilweise schon seit Generationen.

Wichtiger Bestandteil der gemeinsamen Aktivitäten und Zusammenarbeit ist die Mitgliedschaft in der „Initiative Zukunft durch Industrie". In ihr werben verschiedene Unternehmen übergreifend mit verschiedenen Aktivitäten für mehr Akzeptanz bei den Bürgern. „Das ist ein ganz wichtiges gemeinsames Anliegen mit den anderen Akteuren", betont Preen.

„Die Bedeutung des Hafens kann man nicht überschätzen", resümiert der Wirtschaftsförderer.

Verlässlicher Partner der Unternehmen

Die Suche nach motivierten und gut ausgebildeten Mitarbeitern wird auch in der Seidenstadt immer wichtiger

Die Wirtschaftsförderung Krefeld bearbeitet mit einem zwölfköpfigen Team ein umfangreiches Themenspektrum. Zentral ist dabei das Standortmarketing für den Wirtschaftsstandort Krefeld nach innen und außen, regional, national und international.

Ein wichtiger Bestandteil der täglichen Arbeit ist das Werben auf Messen, um Neuansiedlungen in die Seidenstadt zu ziehen. „Und das gilt für alle Bereiche, Produktion, Dienstleistung und Logistik", erläutert Geschäftsführer Eckart Preen.

Er ist mit seinem versierten Team aber auch aber ein wichtiger Partner der ansässigen Unternehmen. Die so genannte Bestandspflege bestimmt einen Großteil der täglichen Aufgaben: Unterstützung bei Standortsuche, Umgang mit Behörden etwa in Genehmigungsfragen, mögliche Expansionen sowie Fördermittelangelegenheiten, um nur einige zu nennen.

Geschäftsführer Eckart Preen vermarktet den Standort.

Seit einiger Zeit engagieren sich die Fachleute im zunehmenden Maße auch bei der Fachkräfteentwicklung. „Im Zuge des demografischen Wandels spielt die Suche nach motivierten und gut ausgebildeten Mitarbeitern eine immer größere Rolle", weiß der Geschäftsführer.

Schließlich suchen die Mitarbeiter an der Untergath 43 aber nicht nur Firmen, die sich neu in der Seidenstadt ansiedeln möchten. Sie unterstützen und beraten auch Existenzgründer und weisen zum Beispiel auf geeignete Förderprogramme hin.

Dabei hilft es, dass die Wirtschaftsförderung in Krefeld auch selbst als Immobilieneigentümer auf Flächen sowie bebaute Areale zugreifen kann. Der Schwerpunkt dieses Engagements liegt mittlerweile im Südwesten mit dem Europapark und dem Campus Fichtenhain, weil der etablierte Gewerbestandort Uerdingen Nord seit kurzem verkauft ist.

„Wir arbeiten aber auch mit vielen privaten Flächeneigentümern gut zusammen und dabei unter anderem auch mit der Hafengesellschaft", betont Preen. „Mit den Geschäftsführern Sascha Odermatt und Elisabeth Lehnen haben wir gerade in jüngerer Vergangenheit gemeinsam Ansiedlungsgespräche geführt, bei denen wir unsere Kompetenzen und Kontakte einbringen konnten."

Mehr innovative Projekte gezielt fördern

Transeuropäische Netze verbinden die Staaten Europas mit leistungsstarken Verkehrsachsen

Gemeinsam haben die Kammerunion Elbe/Oder und der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen zu einem TEN-Infoday in die Landesvertretung Hamburg eingeladen. Zum Thema Transeuropäische Netze (TEN) wurde allen Interessierten die Gelegenheit gegeben, sich über das Förderprogramm zu informieren. Helmut Morsi von der EU-Kommission und Georg Henkelmann vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur haben in ihren Vorträgen das Förderprogramm detailliert erläutern und viele nützliche Hinweise gegeben.

Foto: HGK

Die Bahnen sind ein wichtiger Leistungsträger der Hafenstandorte.

Mit den Transeuropäischen Netzen hat die EU, einvernehmlich mit den Mitgliedstaaten, einen Rahmen für die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs in Europa gelegt. Ziel ist es, leistungsfähige Magistralen für effiziente Transporte zu schaffen und gleichzeitig auch multimodale Knoten zu entwickeln. See- und Binnenhäfen haben daher eine herausgehobene Bedeutung für die Umsetzung der Korridorplanungen, die aktuell in entsprechenden Foren diskutiert wird.

Mit der TEN-Finanzierungsverordnung Connecting European Facilities (CEF) hat die Europäische Union einen passenden Förderrahmen geschaffen, der See- und Binnenhäfen offen steht.

Deutsche Binnenhäfen sind als natürliche Knotenpunkte des Güterverkehrs erstmals explizit ein Teil des TEN-T-Konzeptes. „Deutschland als Exportland, das fast 50 Prozent seiner Waren nach Europa ausführt, ist auf eine gute europaweite Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Viele Nachbarländer werden nach Deutschland schauen und einen aktiven Ausbau der Verkehrsinfrastruktur – auch der Binnenwasserstraßen – erwarten", meint BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge.

Nahezu alle deutschen Wasserstraßen die für den Güterverkehr genutzt werden, sind Teil der TEN-T Korridore und damit besonders wichtig im Europäischen Kontext. „Die deutschen Binnenhäfen sind bereit sich mehr denn je mit innovativen Projekten und konkreten Infrastrukturmaßnahmen einzubringen", so Heiko Loroff, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Elbe/Oder im BÖB.

Zehn Jahre Schweizer Präzision im Rheinland

SBB Cargo Deutschland feiert in diesem Jahr Geburtstag – gegründet in Sichtweite des Kölner Doms

Auch wenn sie heute in Duisburg ihren Hauptsitz hat, so wurde die Tochterunternehmung der SBB Cargo International AG die SBB Cargo Deutschland GmbH vor einem Jahrzehnt in Köln am Rhein gegründet, wie sich CEO Michail Stahlhut jetzt auf einer kleinen Geburtstagsfeier stolz erinnerte.

Foto: SBB

Es war eine Zeit des Aufbruches: Nach der Eisenbahnneuordnung waren in den 90er Jahren zahlreiche Eisenbahnverkehrsunternehmen (so genannte EVUs) gegründet worden. Doch schon die erste Krise 2008 ließ diese Zahl wieder schrumpfen. „Kurzfristiges Handeln ist sicher nicht das Fundament eines Sektors, der auf die Statik von Nachhaltigkeit setzt", so Stahlhut nachdenklich. „Dass langer Atem im Güterverkehr notwendig ist ergibt sich nicht alleine durch die Bewirtschaftung von langlebigen Assest. Nein er ergibt sich auch, durch das permanente Beschäftigen mit Änderungen des Rahmens eines jungen Marktes."

Trotzdem habe sich das Schweizer Unternehmen zu einem Engagement in Deutschland entschieden – und dies mit Schweizer Präzision, einer erforderlichen Weitsichtigkeit und großem Einsatz der Mitarbeiter zum Erfolg geführt.

Heute arbeiten Geschäftsleitung der deutschen Produktionsgesellschaft mit der Produktionsplanung, dem Büro des Eisenbahnbetriebsleiters und der nationalen Leitstelle von Räumen in Duisburg aus. Gesamt beschäftigt das deutsche Unternehmen 130 Mitarbeiter, davon 68 Lokomotivführer und 15 Auszubildende.

Die SBB Cargo Deutschland stellt als Eisenbahnverkehrsunternehmen die Traktion von Zügen des Kombinierten Verkehrs sowie Ganzzügen inklusive First- and Last-Mile in Deutschland und Nordeuropa sicher. Das bedeutet, dass auf Wunsch Container beim Auftraggeber im Unternehmen abgeholt und dann bis zum Gelände des Kunden geliefert werden.

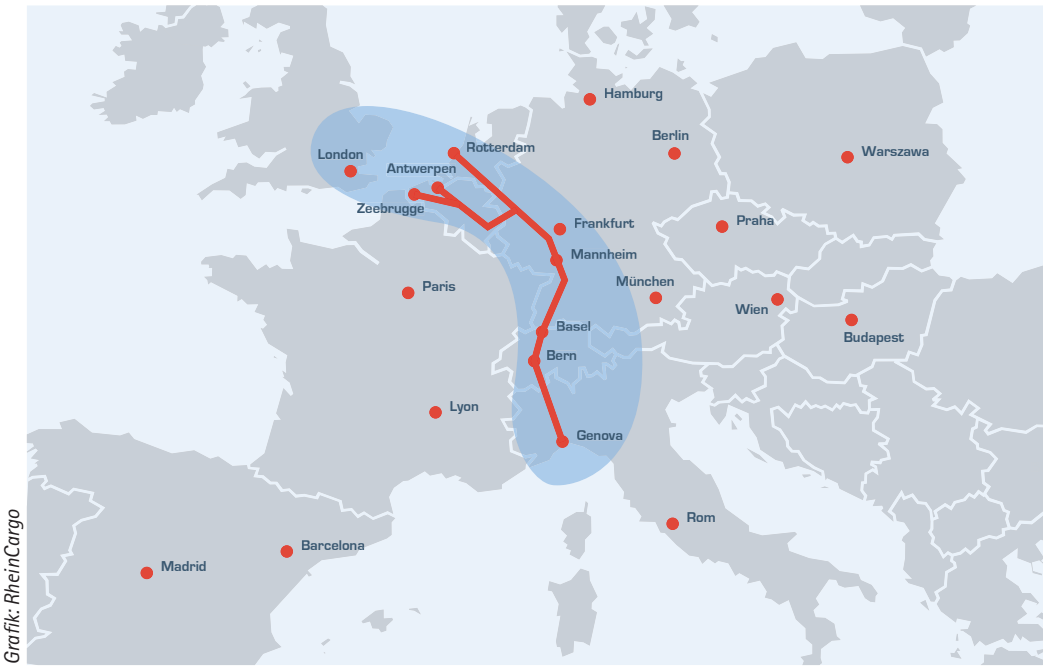
Produktions- und damit Lokomotivführerstandorte sind Köln, Mannheim und Karlsruhe, sowie Freiburg für den Betrieb der Rollenden Autobahn nach Novara. Unter letzterem verstehen die Fachleute eine Eisenbahnverbindung, bei der komplette LKW an einem Bahnhof auf spezielle Tieflader auffahren um am Zielbahnhof wieder auf die Straße zu rollen.

Eine Verkehrstrasse längs durch Europa

Rhine-Alpine-Korridor soll das Mittelmeer mit der Nordsee verbinden und Transporte verlagern

Es ist eine der herausragenden Visionen der Verkehrspolitik im gerade angebrochenen Jahrhundert: Ein Verkehrskorridor längs durch den Kontinent, mitten durch den bevölkerungsreichsten und am dichtesten von Industrie besiedelten Teil Europas von dem Seehafen Rotterdam bis nach Genua an der Mittelmeerküste. Eine große Vision, eine noch größere Herausforderung aber vor allem für alle Beteiligten eine enorme Chance.

Das gilt auch für die RheinCargo, die mit ihren Knotenpunkten in Düsseldorf, Neuss und Köln nicht nur wichtige Hinterland-Hubfunktionen übernehmen könnte und entlang der Achse abzweigende Verkehre auf den Weg Richtung Osten schicken würde. Gerade dem Standort Köln könnte, da sind sich die Planer einig, enorm wichtige Bedeutung dabei zu kommen, auch die beiden weiteren wichtigen und umschlagstarken Seehafen-Standorte Antwerpen und Zeebrugge an diese neue Schlagader der Logistik anzu schließen.



Grafik: RheinCargo

Die Verkehrstrassen des Korridors verbinden einige der wirtschaftsstärksten Regionen Europas.

Das Projekt ist Teil des umfassenden Förderplanes der Europäischen Kommission, um die Nutzung des Schienengüterverkehrs zu verbessern und nachhaltige Mobilität durch die Förderung der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und das Binnenschiff zu erreichen.

Der Rhine-Alpine-Korridor, auch als „Korridor 1" bezeichnet, erstreckt sich nach den Planungen von den Seehäfen Rotterdam, Zeebrugge und Antwerpen bis nach Genua, längs durch das Kernland Europas, das auch wegen seiner Form „blaue Banane" genannt wird. Grund für den Namen ist das starke bläulich schimmernde Licht der Städte, das auch aus dem Weltall etwa durch Satelliten deutlich zu erkennen ist. Es umfasst so wichtige Zentren der Bevölkerung, des Handels und der Produktion wie Rotterdam, Amsterdam, das Ruhrgebiet, das Rheinland, das Rhein-Main-Gebiet, Mannheim, Basel, Zürich, Mailand und eben Genua. Indirekt per Schiff und Bahn sind auch London und Brüssel angeschlossen. Beteiligt sind deshalb die Länder Niederlande, Belgien, Deutschland, die Schweiz und Italien.

Die Ziele sind dabei durchaus ambitioniert. Es sollen in verschiedenen Bereichen Verbesserungen von mindestens 30 Prozent erreicht werden: 30 Prozent mehr Qualität, 30 Prozent mehr Kapazität und 30 Prozent weniger Transportzeit.

Leistungsfähige Knoten an der Trasse

RheinCargo bietet zahlreiche Möglichkeiten, die Zuwächse der Seehäfen sinnvoll zu verlagern

Den trimodalen Knotenpunkten im Rheinland könnte im Rhine-Alpine-Corridor eine besondere Bedeutung zukommen, wie RheinCargo-Geschäftsführer Rainer Schäfer jetzt einer Gruppe europäischer Bahnjournalisten vorstellte. Schon heute stellten sich die großen Seehäfen und Reedereien mit neuen beziehungsweise erweiterten Kapazitäten auf wachsende Verkehre ein. Diese würden gerade von den vier großen ZARA-Nordseehäfen aus den Weg zu Kunden und Verbrauchern über den Rhein wählen. Wobei Schäfer darauf hin wies, dass die Verbindung keinesfalls eine Einbahnstraße sei: Industrie und produzierendes Gewerbe nutzen die Seehäfen, um Kunden in der ganzen Welt zu erreichen. 2012 wurden so 189 Mio. Tonnen bewegt. Eine Summe, die bis 2030 auf 280 bis 350 Mio. Tonnen steigen könnte. Eine besondere Bedeutung kommt den Containern zu: Von den 20,4 Mio. Blechboxen, die 2012 in den vier Standorten bewegt wurden, waren 6,5 Mio. für Deutschland bestimmt. Bis 2030 könnten dies auf 44,5 Mio. Tonnen in 14 Mio. Containern steigen.

Die Bahnen der RheinCargo tragen zur Verkehrsverlagerung bei.

Erfreulich sei dabei, dass wegen der Vorgaben der Seehäfen der Anteil des Straßenverkehrs zurück gehen könnte. Trotzdem bedeutet dass immer noch, dass statt 4 Mio. Containern 2030 etwa 8 Mio. Boxen über Autobahnen und Landstraßen rollen würden. Mit kaum vorstellbaren Auswirkungen für die PKW.

Möglichkeiten, Güter, Waren und Produkte stattdessen auf Schiene und Bahn zu wechseln bieten die sieben Standorte der RheinCargo zwischen Düsseldorf und Köln sowie der Rheinhafen Krefeld.

HISTORISCH

RheinCargo sieht sich mit dem erfolgreichen Engagement auf der Schiene in einer langen Tradition: Die „älteste" öffentliche Eisenbahn verlief zwischen dem Hafen Stockton und den Kohlegruben von Darlington, war also eine Hafenbahn. Und schon vor 160 Jahren waren so gennannte „gebrochene Verkehre" üblich. Damit bezeichnen Fachleute Transporte, die sowohl per Schiff als auch per Bahn mit einem dazwischen liegenden Umschlag abgewickelt werden – meist in einem Hafen.

Die Grundsätze des ehrbaren Kaufmannes

Stefan Rieck führt seine Rieck Entsorgungslogistik seit 20 Jahren mit Erfolg – und nach einfachen Grundsätzen

Stefan Rieck sieht sich in einer langen Familientradition.

Fragt man ihn nach dem Geheimnis eines erfolgreichen Unternehmers, nennt Stefan Rieck drei Grundsätze: Den Kunden nicht auszunutzen oder zu übervorteilen, sich wirtschaftlich nicht zu übernehmen und für die Mitarbeiter immer ein offenes Ohr zu haben. Drei Grundsätze, mit denen der Unternehmer nicht so falsch liegen kann: Die von ihm gegründete Rieck Entsorgungs-Logistik feiert in diesem Jahr im Neusser Hafen ihren 20-jährigen Firmengeburtstag.

„Für mich ist das etwas, was man früher gerne als den ‚ehrbaren Kaufmann' bezeichnet hat", erläutert Rieck nachdenklich. „Wenn heute Menschen diskutieren, warum etwa Unternehmen nicht wahr genommen werden, warum es nicht mehr so ist wie in der vermeintlich guten alten Zeit, dann stelle ich fest, dass es oft auf ähnliche Antworten hinausläuft."

So sollte es seiner Erfahrung nach den Partnern bei einem Geschäft klar sein, dass beide Seiten nicht umsonst und nicht nur aus Spaß an der Freude handeln, sondern Geld verdienen wollen und müssen. „Wichtig dabei ist aber die Situation des Anderen nicht auszunutzen und den Kunden nicht zu übervorteilen", mahnt der Firmengründer. „Das sehe ich als das Verhalten eines ehrbaren Kaufmannes. Und so habe ich das von meinem Vater gelernt und übernommen. Und ich bin sicher, dass das einer der Punkte ist, wenn nicht der wesentliche Punkt, warum ich hier in der vierten Generation sitze und ich glaube wir auch einen ganz guten Ruf haben."

Genauso wichtig ist es für Rieck, genau darauf zu achten, welche eigenen Mittel seinem Unternehmen zur Verfügung stehen, etwa um eine Expansion voran zu treiben. „Ich kenne Unternehmen, die sind später als wir gegründet, waren in ihrer so genannten Blütezeit drei oder vier mal so groß. Und entweder gibt es sie nicht mehr oder sie sind verkauft oder sie haben sich deutlich reduzieren müssen weil sie sich übernommen haben, etwa eine Expansion nicht aus eigener Kraft und nur mit fremden Mitteln versucht haben."

Die dritte Säule des Erfolges schließlich ist der faire Umgang mit den Mitarbeitern: „Eine Selbstverständlichkeit, die oft übersehen wird. Wir sind ein reines Familienunternehmen. Gerade da ist es unheimlich wichtig, dass wir gute Mitarbeiter haben, die das Verständnis eines Unternehmens zu schätzen wissen und die sich auch wohl fühlen; Nur wenn man gerne arbeitet kann man seine Qualitäten und sein Know How für das Unternehmen einbringen."

Für Rieck ist dabei die eigene Ausbildung ein elementarer Bestandteil – und das Bemühen diese nach Möglichkeit auch zu übernehmen. „Dieses Ausbildungsverständnis ist auch etwas, was ich von meinem Vater gelernt habe."

Schulterschluss zwischen Rhein und Elbe

Sächsischer Hafen- und Verkehrsverein besuchte die Häfen in Neuss und Düsseldorf zu Gesprächen

Die Mitglieder des Sächsischen Hafen- und Verkehrsvereins e. V. (SHV) aus Dresden nutzten jetzt im Rahmen einer Exkursion die Chance, die Häfen Neuss und Düsseldorf kennen zu lernen.

Der Verein wurde vor 15 Jahren mit dem Ziel gegründet, die Präsenz und Anziehungskraft der Unternehmen der Hafenwirtschaft und der Häfen in Sachsen im öffentlichen Leben zu erhöhen und besonders durch Organisation des Informationsflusses zwischen den Mitgliedsfirmen und der Abgabe von Informationen nach außen einen Beitrag zur Identitätsgewinnung der Mitgliedfirmen zu leisten.

Beeindruckt zeigten sich die sächsischen Logistikexperten von der Neusser Hafenkulisse.

Dieses Konzept, so der Vorstandsvorsitzende Kapitän Detlef Bütow erfreut, ging bislang sehr gut auf. „Unserem verein gehören inzwischen 140 Mitglieder an, die etwa 110 Unternehmen aus der gesamten Elbregion zwischen der Tschechischen Republik über Sachsen bis nach Hamburg repräsentieren. Der Verein organisiert ein sehr aktives und anspruchsvolles vereinsleben mit Workshops und monatlichen Wirtschaftstreffen und er tritt in der regionalen Verkehrspolitik aktiv als Sprachrohr für die Verbesserung des Wasserweges und seiner Nutzung sowie des Schienenverkehres auf.

Auch überregional ist der Verein aktiv: Durch jährliche Fachexkursionen wie jetzt an den Rhein treten die Mitglieder europaweit mit Hafenregionen in Verbindung. Dort lernen sie die unterschiedlichen Arbeitsweisen und Strategien der Häfen und Unternehmen kennen.

Erfolgreiches Geschäftsjahr und große Pläne

Neusser Bauverein AG wird in diesem Jahr 30 Mio. für die rund 20.000 Mieter in die Hand nehmen

Die Zeichen stehen gut für die Neusser Bauverein AG: Ein Bilanzgewinn von 1,122 Mio. Euro und ein Jahresüberschuss von 1,295 Mio. Euro 2014 bedeuten nicht nur ein positives Ergebnis und eine Dividendenzahlung an die Stadt Neuss in Höhe von 1,120 Mio. Euro (5,9 Prozent Ausschüttungsdividende). Damit knüpft die Neusser Bauverein AG weiterhin an den Erfolg der vorangegangenen Geschäftsjahre an. Die beste Nachricht für die Bürger ist jedoch, dass die 123 Mitarbeiter auf dieser erfolgreichen Basis weiter ihrem Kernauftrag, den Bürgerinnen und Bürgern mit zukunftsfähigen und bezahlbaren Wohnraum zu versorgen, nachkommen kann und wird. „Unser Ziel bleibt es, Wohnungsangebote vorzuhalten und zu schaffen, die zu demographisch und soziokulturell vielschichtigen Wohnquartieren führen", erläutert der Vorstandsvorsitzende Frank Lubik.

Es sind verschiedene Eckwerte, die den Erfolg im vergangenen Jahr charakterisieren: So wurden rund 7,9 Mio. Euro in die Instandhaltung investiert. Dies entspricht durchschnittlich 14,38 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche. Gleichzeitig konnte die Monatsmiete mit durchschnittlich 5,03 Euro pro Quadratmeter niedrig gehalten werden (freifinanziert: 5,18 Euro je Quadratmeter; öffentlich gefördert: 4,91 €/m²). Kein Wunder, dass der bereinigte Leerstand bei 0,6 Prozent liegt und die durchschnittliche Mietdauer 10,5 Jahre beträgt. Die sich daraus ergebende Fluktuationsrate von 8,5 Prozent zeigt sehr deutlich, wie wohl sich die Mieter bei ihrer Bauverein AG fühlen.

Und daran wird sich auch, das verspricht Lubik, auch in Zukunft nichts ändern: Die Neusser Bauverein AG plant im laufenden Jahr ein Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von rund 30 Mio. Euro, also auf relativ hohem Niveau. Im Rahmen der Stadtteilentwicklungsmaßnahme Hülchrather Straße in Neuss Weckhoven wird zum Beispiel mit dem Bau eines modernen und generationsübergreifenden Wohnquartiers mit 176 öffentlich geförderten und frei finanzierten Wohneinheiten (davon drei Gruppenwohnungen) begonnen. Die Erschließungsarbeiten auf dem Gelände des ehemaligen Finanzamtes an der Schillerstraße 80 sind abgeschlossen. Noch in diesem Jahr soll mit der Errichtung von 20 Doppelhaushälften, sechs Stadthäusern und 35 Eigentumswohnungen begonnen werden.

Aktivitäten, die dazu beitragen sollen, auch das laufende Geschäftsjahr wieder mit einem positiven Jahresergebnis abzuschließen.

Foto: Neusser Bauverein AG

Frank Lubig (li) und Christoph Hölters sind zufrieden.

Kohleimporteure fordern Investitionen

Kraftwerke und Stahlindustrie sind auf verlässliche Verkehrswege für Importe dringend angewiesen

Auch der Verein der Kohleimporteure e. V. mit Sitz in Hamburg appelliert an die Bundesregierung, sich für den Ausbau und den Unterhalt der Wasserstraßen zu engagieren. Grund ist der im vergangenen Jahr wieder gestiegen Bedarf an Steinkohle im Lande, der wegen der planmäßigen deutschen Zechenschließungen inzwischen zu rund 86 Prozent aus Importen gedeckt wird.

Die rund 52 Mio. Tonnen kamen dabei zu 52 Prozent mit dem Binnenschiff, 27 Prozent die deutschen Seehäfen sowie 21 Prozent mit der Eisenbahn zu den Kunden – im Gros der heimischen Energieindustrie.

„Der Binnenschifffahrt kommt mit fast 27,5 Mio. t transportierter Steinkohle eine enorme Bedeutung für die Logistik zu", rechnet Dr. Wolfgang Cieslik, Vorstandsvorsitzender des Vereins. Dies entspricht ca. 11.000 Schiffstransporten pro Jahr und unterstreicht die Bedeutung der Kohleimporte für die deutsche Binnenschifffahrt und umgekehrt. Schlecht gewartete Schleusen oder unterlassene Fahrrinnenvertiefungen beeinträchtigen die Belieferung der Kraftwerke sowie der Eisen- und Stahlindustrie. „Insoweit geht hier unser Appell dahin, die Mittel für Unterhalt und Ausbau von Wasserstraßen auch im erforderlichen Umfang im Bundeshaushalt beziehungsweise die Länderhaushalte einzustellen."

Auch in diesem Jahr sei mit einem weiteren Anstieg der Importe zu rechnen: Nach Angaben der Wirtschaftsvereinigung Stahl ist die Stahlproduktion in Deutschland im 1. Halbjahr 2014 um 4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegen.

Auch in Neuss und Düsseldorf wird Importkohle umgeschlagen.

NACHHALTIG

62 Auszubildende zur Binnenschifferin/ zum Binnenschiffer aus ganz Deutschland haben im Juli an der Berufsabschlussprüfung vor dem Prüfungsausschuss der Industrie- und Handelskammer teilgenommen. Am Ende der einwöchentlichen Prüfung konnten sie die Matrosenbriefe vom Kapitän Lothar Barth und die Berufsschulabschlusszeugnisse vom Schulleiter Manfred Wieck entgegen nehmen, die aus einem Auszubildenden einen Bootsmann oder eine Bootsfrau machen.

Wo sonst wenn nicht hier?

Die Logistik der Metropolregion Rheinland beschäftigt den RheinCargo Hafentag

Nachdem die Neuss Düsseldorfer Hafentage inzwischen schon zur Institution geworden sind, zeigt die Neuordnung und Ausweitung zum ersten RheinCargo Hafentag, der am 27. und 28. Oktober 2014 wiederum in Neuss stattfindet, wohin die Reise gehen wird: Das Rheinland hat sich in seiner Gesamtheit in den letzten Jahren zu einer der wirtschaftspolitisch bedeutendsten, vom logistischen Angebot her innovativsten und arbeitsmarktpolitisch expansivsten Logistikregion in ganz Deutschland entwickelt. Ganz besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang die Lage des Rheinlandes als Scharnier zwischen den westlichen ZARA-Hochseehäfen und den Produktions- und Absatzgebieten an Rhein und Ruhr. Die massive Zusammenballung der bedeutendsten Binnenhäfen Deutschlands am Rhein stellen an sich schon ein Alleinstellungsmerkmal für den Logistikstandort in der Metropolregion Rheinland dar. Zusammen aber mit den Häfen an der Maas und deren Ausbauplänen bzw. den infrastrukturellen Verbesserungen auf der Maas und dem Albert-Kanal findet sich für diesen auch grenzüberschreitenden Standort für Transport und Logistik kein Konkurrent in ganz Europa mit einem ähnlich adäquaten Potential.

Zudem liegt das Rheinland zentral in der Mitte des europäischen Verbrauchermarktes: In einer Umgebung von 500 Kilometern lebt ein Drittel aller Europäer. Und das hervorragend an das Rheinland angebunden.

Dieser und andere wichtige Aspekte der Wirtschafts- und Hafenregion werden im Ersten RheinCargo Hafentag unter dem Motto „Logsitik im Wandel – Herausforderungen der Globalisierung im Rheinland" aufgegriffen. Es werden unter anderem neue, zukunftsweisende Projekte vorgestellt wie etwa der Trans Terminal in Krefeld oder die Möglichkeiten eines zukünftigen Hafens Reisholz erläutert. Die Häfen Antwerpen und Rotterdam werden gemeinsam ihre Strategien im Seehafenhinterlandverkehr mit Nordrhein-Westfalen darstellen und aufzeigen, wie insbesondere wir im Rheinland weiter an dieser Kooperation und Aufgabenteilung mit unseren ZARA-Häfen profitieren können.

Die Referenten werden aufzeigen, dass es sinnvoll ist, im Rheinland zu leben, zu investieren, zu arbeiten und vor allem, am 1. RheinCargo Hafentag in Neuss am 28. Und 29. Oktober 2014 teilzunehmen.

Foto: Neuss Düsseldorfer Häfen

Die Häfen sind einer der Faktoren, die die Logistikregion Rheinland besonders auszeichnen.

Informationen

Informationen zum ersten RheinCargo Hafentag in Neuss gibt Thomas Düttchen, 02131 - 5323 200 oder thomas.duettchen@rheincargo.com.

Wachstum I

Der Hafen Rotterdam hat im ersten Halbjahr im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum ein leichtes Plus im Umschlag von 0,6 Prozent verzeichnet. Während der Umschlag von Rohöl um 3,3 Prozent stieg, sanken die Mineralölprodukte um 13,5 Prozent. Container nahmen um 1,9 Prozent zu, wenn es nach der Zahl der Blechkisten geht, um 2,7 Prozent, wenn es nach Gewicht geht.

Wachstum II

Der Hafen Antwerpen bewegte im ersten Halbjahr genau 98.229.046 Tonnen Fracht über die Kaikanten. Das sind im Vergleich zum Vorjahreszeitraum rund 2,7 Prozent mehr. Zu den Wachstumstreibern gehörten neben den Container (mit einem Plus von 4 Prozent nach Gewicht und 2,9 Prozent nach TEU) vor allem die flüssigen Massengüter.

Auftrag

Foto: Terex Port Solutions

Terex Port Solutions (TPS) wird sechs weitere gummibereifte Containerstapelkranen an die vietnamesische Haiphong Port Holding Limited Liability Company (Haiphong Port) liefern.

LEISTUNGEN GEEHRT

Seit 2007 verleihen die Heimatfreunde Neuss an Abiturienten mit besonderen Leistungen in den naturwissenschaftlichen Fächern die Theodor-Schwann-Plakette. Mit der Verleihung werden einerseits die schulischen Leistungen gewürdigt, andererseits an das Lebenswerk des prominenten Sohnes der Stadt Neuss erinnert.

In diesem Jahr wurden 18 Abiturienten der verschiedenen Gymnasien, Gesamtschulen und des Theodor-Schwann-Kollegs ausgezeichnet. Auf Einladung von Anne Holt und Peter Krupinski nahmen viele von ihnen neben den Schulleitern Gerhard Kath und Wolfgang Schneiders an einer Feierstunde vor dem Theodor-Schwann-Denkmal am Kulturforum Alte Post teil, das von der Bürgerinitiative Bü.NE gemeinsam mit der Stadt Neuss liebevoll restauriert wurde

Foto: Heimatfreunde Neuss

Impressum

Herausgeber: Rainer Schäfer (verantwortlich)
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss
Telefon: (02 131) 5323 - 0
Fax: (02131) 5323 - 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 56 56 34
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