Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | OKTOBER 2014

Jürgen Steinmetz will die Logistik in der Region Rheinland nach vorne bringen
Seite 6

Ticker: Brücke schwebte über Neusser Hafenbecken +++ Serie: Die Häfen in NRW – Herne +++ Binnenhäfen tagten in Hamburg +++ Contargo investiert in zwei neue Reach Stacker +++ Cargill feiert mit den Mitarbeitern +++ NDH-Auszubildende engagieren sich +++

RheinCargo lädt zum Hafentag

Am 27. und 28. Oktober geht es um die Auswirkungen der Globalisierung für die Region

Welche Herausforderungen und Chancen hält die Globalisierung für die Wirtschaft und die Logistikbranche im Rheinland bereit? Gibt es überhaupt welche? Wie lassen sich die wachsenden Gütermengen in Zukunft bewältigen? Und welche besondere Rolle haben die Binnenhäfen am Rhein dabei? Diese und zahlreiche weitere wichtige Fragen stehen im Mittelpunkt des ersten RheinCargo-Hafentags in Neuss.

Und mehr noch – eine Reihe versierter Referenten aus dem In- und Ausland werden sich versuchen, in ihren Statements und in den sich sicherlich anschließenden Diskussionen vielleicht nicht jedes Mal eine abschließende Antwort, sicherlich aber neue Denkanstöße, ungewöhnliche Blickwinkel und ungewohnte Ansichten zu geben.

Auf die Teilnehmer wartet entsprechend zwei Tage lang ein abwechslungsreiches Programm mit Vorträgen hochkarätiger Experten, Diskussionsrunden, Hafenbesichtigungen und einem Empfang an Bord der MS „RheinCargo". Veranstaltungsort ist das Zeughaus in Neuss direkt am Markt, unweit des Firmensitzes der RheinCargo an der Hammer Landstraße.

Veranstaltet wird der Hafentag in Zusammenarbeit mit der Stadt Neuss und den Industrie- und Handelskammern Köln, Düsseldorf und Mittlerer Niederrhein.

Die Veranstaltung ist nur für Fachteilnehmer, weitere Informationen unter info@rheincargo.com.

Schwergut

Krefeld ist einer der Haltepunkte der neuen „Rhein-Hamburg-Linie" des Schwergutspezialisten IMPERIAL Baris, eine Tochter der Imperial Shipping Group.

Urgestein

Foto: Privat

Friedbert Barg, Binnenschiffer aus und mit Leidenschaft sowie journalistisches Urgestein, ist Mitte letzten Monats dem Kampf gegen den Krebs unterlegen und verstorben.

Pierburg Werk liegt voll im Plan

Planmäßig verläuft der Bezug des neuen Pierburg-Werkes „Niederrhein" auf der Neusser Hafenmole, in dem der weltweit tätige Automobilzulieferer Magnetventile und Abgasrückführsysteme für die internationalen Fahrzeughersteller produziert. Dazu Werkleiter Dr. Jochen Luft: „Wir sind froh hier aus zwei vorhandenen Werksbelegschaften eine Mannschaft mit einem gemeinsamen Spirit aufbauen zu können". Pierburg hatte seinen Einzug in die neue Fabrik bereits im Frühjahr mit den ersten Fertigungslinien begonnen. Mittlerweile ist das Lager in Betrieb, die Montagehalle fast gefüllt und man baut weiter die Bearbeitung aus. Ein nächster Höhepunkt wird im kommenden Jahr der Umzug der Gießmaschinen aus dem Werk Nettetal an den neuen Standort sein.

GEFEIERT

Seinen 90sten Geburtstag hat der Hafen Hanau im Rahmen des Bürgerfestes mit einer Ausstellung begangen. Bürgermeister Claus Kaminsky hatte den Bau, der sich von 1921 bis 1924 erstreckte, als einen „Meilenstein der Stadtgeschichte" bezeichnet. Nichts belegt das eindrucksvoller als die zu diesem Anlass 1924 gestiftete Amtskette der Hanauer Oberbürgermeister, auf der auch der Mainhafen zu sehen ist.

Liebe und Leidenschaft

Emotionen machen die Region stark

Für einen Gast kann das Rheinland bei der ersten Begegnung sehr verwirrend sein: Seit Jahrhunderten eine starke, selbstbewusste und stolze Region. Die sich erfolgreich gegen Einflussnahme aus Paris ebenso wie aus Preußen gewehrt hat. Weniger mit der Waffe, sondern vielmehr mit Gemütlichkeit, Wortwitz und passivem Widerstand. Gleichzeitig gibt es wenige Regionen, in denen sich die Menschen benachbarter Städte, ja teilweise einzelner Stadtteile, mit so viel Hingabe, Humor und Einfallsreichtum mit Spott und Hähme überziehen. Auch wenn die Gründe im Laufe der Jahrzehnte und -hunderte längst im Dunkel der Geschichte verschwunden sind.

Es ist in beiden Fällen eine Leidenschaft, eine Liebe zu Region und Nachbarn, die zudem nicht nur im Herzen sondern auch auf der Zunge getragen wird, die diese Region so liebenswert und auch so stark macht. ULRICH GROSS

Endlich Gehör finden

See- und Binnenstandorte müssen handeln

Warum war der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen mit seiner Jahrestagung in Hamburg? Weil wir Binnenhäfen die große Bedeutung der deutschen Seehäfen für die Wirtschaft unseres Landes anerkennen. Und das ist keine Floskel, sondern ein echtes Bekenntnis.

Wir wundern uns immer wieder, dass die Bedeutung der Seehäfen in der Öffentlichkeit kaum erkannt wird. So wünschen wir uns, dass die notwenigen Voraussetzungen für gut funktionierende Seehäfen und ihr Hinterland in der Bundespolitik Gehör finden.

Genauso müssen wir – und damit meine ich die See- und die Binnenhäfen gemeinsam – bei den Bürgern werben. Gemeinsam verdeutlichen, dass die Häfen sehr viel mehr sind als Orte verklärter Romantik, sondern unverzichtbare Grundlage für Wohlstand und Arbeit. Das kann uns nur gemeinsam gelingen. Aber wenn wir gemeinsam für unsere Sache werben wird es uns auch gelingen. RAINER SCHÄFER

Ein wichtiges Projekt

Die vierte LANGE NACHT DER INDUSTRIE ist komplett ausgebucht

Foto: Neuss Düsseldorfer Häfen

Der Ansturm auf die Plätze für die 4. LANGE NACHT DER INDUSTRIE am 23. Oktober 2014 zwischen Rhein und Ruhr war – wie erwartet – sehr groß. Mehr als 5.000 Interessenten bewarben sich für rund 2.600 Plätze. Alle 39 Touren sind bereits seit geraumer Zeit komplett ausgebucht, ein Großteil davon bereits seit Wochen. Das gilt auch für die Touren durch die Neuss Düsseldorfer Häfen.

Für die Schirmherrin der Veranstaltung, Hannelore Kraft, Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen, ist die LANGE NACHT DER INDUSTRIE an Rhein und Ruhr ein wichtiges Projekt für die Region. Die hohe Resonanz zeigt: Sehr viele wollen wissen, was und wie nebenan in der Fabrikhalle tagtäglich produziert und gearbeitet wird."

Die Ministerpräsidentin steht dabei hinter dem Ansatz von „Zukunft durch Industrie" eine höhere Akzeptanz zu Industrie- und Wirtschaftsthemen über einen offenen Dialog zu realisieren: „Sowohl für die Unternehmen als auch für die Bürgerinnen und Bürger ist es wichtig und gut, aufeinander zuzugehen. Das fördert gegenseitiges Verständnis und hilft gerade jungen Menschen, sich über berufliche Perspektiven in Zeiten des Fachkräftemangels klar zu werden."

Interessenten können sich im Internet unter www.zukunft-durch-industrie.de auf dem Laufenden halten oder sich über www.lange-nacht-der-industrie.de für den Newsletter anmelden.

„Als Träger der Veranstaltung freut es uns sehr, dass die Bürgerinnen und Bürger das Format LANGE NACHT DER INDUSTRIE spannend finden und das Interesse daran in unserer Region wieder so hoch ist", so Rolf A. Königs, Vorsitzender des Vorstandes von Zukunft durch Industrie e. V. und Geschäftsführer der AUNDE Gruppe aus Mönchengladbach. „Die 64 teilnehmenden Unternehmen freuen sich sehr, ihre Gäste am 23. Oktober in den Werken begrüßen zu können."

Einschätzung

Foto: Florian Jaenicke

Frank Horch, Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Hamburg

Achsen und Korridore

Gesamtkonzepte sind jetzt gefragt

Die Verkehrsprognosen des Bundes für 2030 machen deutlich: Zum einen wird in den nächsten Jahren in Deutschland der Güterverkehr überproportional um 38 Prozent ansteigen. Schon dies wird die Verkehrsinfrastruktur vor zusätzlich schwierige Aufgaben stellen. Zweitens soll der Seehafenhinterlandverkehr den Prognosen zufolge aber nochmals um 25 Prozent stärker ansteigen als das sonstige Güterverkehrsaufkommen. Wir stehen dadurch vor einer Herkules-Aufgabe. Bund und Länder sind daher gefordert, die Wettbewerbsfähigkeit und Leistungsfähigkeit der deutschen Seehäfen und insbesondere der Seehafenhinterlandanbindungen zu steigern.

Hamburg bringt sich deshalb in die Erarbeitung von Gesamtkonzepten unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten ein. Wenn wir diese gemeinsam weiter entwickeln bin ich fest davon überzeugt, dass es gelingt. Und dass diese eine erhebliche wirtschaftliche Entwicklung in den beteiligten Ländern bedeuten.

Das Verständnis, das wir dabei entwickelt haben, ist nicht nur in Landesgrenzen zu denken sondern in Achsen und Korridoren. Ich bin überzeugt, dass dieses auf einem guten Weg ist.

FLÄCHEN

Bei der Ausweisung neuer Gewerbeflächen für Transport und Logistik im Regionalplan für den Regierungsbezirk Düsseldorf, welcher gerade neu erstellt wird, setzen die Experten der Logistikregion Rheinland auf fünf sogenannte Premium-Standorte: Dormagen-Silbersee, Niederkrüchten/Elmpt sowie die interkommunalen Gewerbegebiete Mönchengladbach/Viersen, Grevenbroich/Jüchen und Krefeld/Meerbusch.

Gemeinsam die Region stärken

Verkehrsexperten diskutierten mit Staatssekretären

Rheinland-Erklärung nennt Vorschläge als Wunschliste

Gleich zwei Staatssekretäre – Enak Ferlemann, parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Dr. Günther Horzetzky, Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes NRW – konnten die Organisatoren des Vereins Logistikregion Rheinland zu ihrem ersten „Logistikforum" im Gare du Neuss begrüßen. Nicht nur ein Beleg welch hohe Bedeutung die Region als auch die Logistikbranche inzwischen in der Landes- und Bundespolitik genießen. Es war auch eine besondere Chance, den bisherigen Dialog weiter fortzusetzen. Zudem nutzte der Vereinsvorstand die einmalige Gelegenheit, den beiden Staatssekretären eine Wunschliste mit auf den Nachhauseweg zu geben: Die „Rheinland-Erklärung" benennt konkrete Verbesserungsvorschläge der Logistikbranche, wie das Rheinland auch für die Zukunft als attraktiver Logistikstandort gestaltet werden kann.

Landratsvertreter Jürgen Steinmetz sowie Rainer Schäfer und Thomas Klann vom Vorstand der Logistikregion zeigten dort konkrete Verbesserungsnotwendigkeiten auf. Als beispielhafte Projekte für den Schienenverkehr wurden der Bau der sogenannten Betuwe-Linie, das Güterzug-Projekt „Eiserner Rhein" zwischen Antwerpen und Ruhrgebiet sowie der Ausbau des Bahnknotens Köln genannt. Der Ausbau des Kölner Autobahnrings auf durchgängig acht Streifen sowie der durchgängige Ausbau der A 57 auf sechs Streifen gehören außerdem zu den Forderungen in der „Rheinland-Erklärung". Im Bereich „Wasserstraßen" macht sich die Logistikregion für eine durchgängige Vertiefung des Rheins zwischen Duisburg und Bonn auf eine Fahrrinnentiefe von 2,80 Metern stark. Die Forderung nach der Ausweisung von ausreichend geeigneten Flächen für Logistikansiedlungen, um aus dem Verkehrswachstum auch Arbeitsplätze generieren zu können, schließt den Kreis. „Das Rheinland ist einer der europaweit attraktivsten Regionen für die Logistikbranche – wenn nicht sogar die attraktivste. Aber sie steht auch vor Herausforderungen, die zur Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens angegangen werden müssen", so Steinmetz, der Vorsitzende der Logistikregion.

Zuvor hatte Ferlemann vor den mehr als 100 Gästen dargelegt, dass die Priorität der Bundesregierung zunächst auf dem Erhalt der Infrastruktur und dann auf der Stärkung der Verkehrskreuze sowie auf Lückenschlüssen liege. Insbesondere die Autobahnkreuze seien bei den wachsenden Verkehrsströmen oftmals Engpässe, die das Verkehrsaufkommen nicht bewältigen könnten. Daher würden Maßnahmen in diesem Bereich Vorrang haben.

In einer anschließenden Podiumsdiskussion nahmen neben Ferlemann auch Horzetzky, Oliver Wolff, Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, Hans Königs vom Hafen Antwerpen sowie Uwe Detering von UPS Deutschland teil. Dabei ging es um die langfristige Finanzierung der Infrastruktur. Neue Wege zur intelligenten Nutzung der Verkehrswege seien von hoher Bedeutung, waren sich die Experten einig.

„Das Logistikforum Rheinland hat auch Dank seiner hochrangigen Besetzung wichtige Lösungswege zur nachhaltigen Stärkung unserer Logistikregion aufgezeigt. Jetzt sind Bund und Land gefordert, diese umzusetzen. Da wir uns in vielen Punkten einig sind, bin ich aber zuversichtlich, dass das Rheinland weiter eine der bedeutendsten Logistikregionen Europas bleiben wird", bilanziert Steinmetz.

Das Rheinland bietet auf Grund von Lage, Infrastruktur und Absatzmarkt zahlreiche Standortvorteile. Die Logistikbranche im Rheinland umfasst mehr als 10.000 Unternehmen mit einem Jahresumsatz von 20 Milliarden Euro und ist mit 210.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten – dies entspricht knapp zehn Prozent der Gesamtbeschäftigung - ein bedeutender Arbeitgeber. Tendenz steigend.

Zahlen, die die Studie „Logistikwirtschaft im Rheinland" der Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft ergeben haben. „Rund neun Prozent aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Rheinland sind direkt oder indirekt in der Logistikbranche angestellt. Das ist ein Pfund, mit dem wir wuchern können", so Professor Dr. Otto Jockel von der Hochschule Neuss. „Wir müssen uns also einem weiter erheblich steigenden Güterverkehrsaufkommen stellen", so Jockel, der die Wasserstraßen als Verkehrswege mit der größten Aufnahmekapazität bezeichnete.

Der Experte ist ebenso Vorstandsmitglied des Vereins wie Bernd Neffgen, Geschäftsführer Standortpolitik der IHK Mittlerer Niederrhein. Neffgen sprach von „zahlreichen Verbesserungsnotwendigkeiten in der Verkehrsinfrastruktur". Er setzt besonders auf den Ausbau der Gleisstrecken zwischen den Nordsee-Häfen und dem Rheinland, eine bessere Anbindung der Binnenhäfen sowie im Straßenverkehr insbesondere auf die Erweiterung der Autobahnkreuze rund um Köln.

„Wir ungereimten Rheinländer ...“

Düsseldorfer Heinrich-Heine-Institut beleuchtet literarische und kulturelle Leben zur Zeit des Kaiserreiches

Im Jahr 1900 erschien erstmals die Kultur- und Kunstzeitschrift „Die Rheinlande“. Mit dem neuen Periodikum wollten sich die im Rheinland ansässigen Künstlerinnen und Künstler gegen die kulturelle Dominanz der Reichshauptstadt Berlin zur Wehr setzen. 1904 gründete sich der „Verband der Kunstfreunde in den Ländern am Rhein“, der fortan unter anderem als Träger der Zeitschrift fungierte. Ab Sonntag, 14. September, rücken Zeitschrift und Verband in Düsseldorf wieder in den Mittelpunkt, wenn das Rheinische Literaturarchiv des Heinrich-Heine-Instituts unter dem Titel „Wir ungereimten Rheinländer...“ das literarische und kulturelle Leben im Rheinland zur Zeit des Kaiserreichs beleuchtet.

Foto: Heinrich-Heine-Institut

Das Leben im Rheinland in der Zeit des Kaiserreiches wird in der Ausstellung in Düsseldorf lebendig .

Der Tradition verhaftete Literaten, Künstlerinnen und Künstler wie Clemens Buscher, Richard Dehmel, Hermann Hesse, Ferdinand Hodler, Detlev von Liliencron, Theodor Rocholl, Hans Thoma oder Clara Viebig veröffentlichten Beiträge in den „Rheinlanden“. Ebenso waren in der von Wilhelm Schäfer herausgegebenen Publikation fortschrittliche Künstlerpersönlichkeiten wie Max Clarenbach, Walter Hasenclever, Peter Hille, Wilhelm Lehmbruck, Heinrich Nauen, Walter Ophey, Robert Walser oder Paul Zech vertreten. Daneben fanden selbst ausgewiesene Reaktionäre wie Guido von List ihren Platz in den „Rheinlanden“.

„Die Zeitschrift bietet zu unserem Bild der Epoche rund um 1914 ein wohl ‚ungereimtes‘, aber zeittypisches Panorama der Literatur, das Reform und Revisionismus vereinte - genau jene Melange zwischen aggressiver Rückwärtsgewandtheit und Zukunftsfreude, der auch der Erste Weltkrieg entsprang“, sagt Prof. Dr. Thomas Schleper, Leiter des LVR-Verbundprojektes. „Die Rheinlande“ spiegeln dabei das kulturelle Leben im gesamten Rheinland jener Zeit wider. Denn der Einzugsbereich von Zeitschrift und Verband waren die Anrainergebiete des Rheins von der Quelle bis zur Mündung, sogar in der Schweiz existierten noch Zweigstellen.

Die umfangreiche, intermedial aufbereitete Ausstellung im Heinrich-Heine-Institut vollzieht – mit der Zeitschrift und ihren Inhalten als Hauptstrang – die Verästelungen und Feinvernetzungen kultureller Kreise und Aktivitäten nach. Zwangsläufig rücken dadurch auch andere literarische Kristallisationspunkte der damaligen Zeit wie beispielsweise das Düsseldorfer Schauspielhaus mit seinen „Morgenfeiern“, das Düsseldorfer „Rosenkränzchen“ oder der „Frauenbund zur Ehrung rheinischer Dichter“ mit seinem Literaturpreis in den Mittelpunkt der Darstellung.

Die Ausstellung „Wir ungereimten Rheinländer...“, die noch bis zum 30. November in Düsseldorf zu sehen ist, ist Teil des in dieser Form in Deutschland einzigartigen Verbundprojektes „1914 – Mitten in Europa. Das Rheinland und der Erste Weltkrieg“. Noch bis Mitte 2015 erinnert der Landschaftsverband Rheinland damit an die geschichtsträchtige Epoche vor rund 100 Jahren.

„Seit vielen Jahren arbeiten die Düsseldorfer Kulturinstitute eng mit dem LVR zusammen, um gemeinsam herausragende Projekte umzusetzen“, sagt Hans-Georg Lohe, Kulturdezernent der Stadt Düsseldorf. „Durch die Förderung des Rheinischen Literaturarchivs im Heinrich-Heine-Institut besteht eine besonders enge Verbindung zum LVR. Die Beteiligung des Heinrich-Heine-Institutes an diesem Großprojekt ist ein weiterer Akt in dieser überaus erfreulichen Kooperation.“

Öffnungszeiten: Dienstag bis Sonntag, 11 bis 17 Uhr; Samstag, 13 bis 17 Uhr

Eintrittspreise: Erwachsene zahlen 4 Euro, ermäßigt 2 Euro; Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre frei; Happy Hour: ab 16 Uhr kostenloser Eintritt; Preise für Gruppen und Führungen auf Anfrage.

AUSGEZEICHNETE FANFAREN

Die Verleihung des Ordens „Alabonnör“ des Hubertuszuges „Brasselsäck“ hat sich inzwischen als inoffizieller Start in das Neusser Schützenwochenende etabliert. Dass in diesem Jahr zur Verleihung der Auszeichnung besonders viele Gäste in das Zeughaus am Markt kamen, lag daran, dass die Schützen mit der Auszeichnung des Bundesfanfarencorps Neuss Furth 1952 e. V. nicht nur einen langjährigen musikalischen Begleiter und weiteren herausragenden Akteur des Schützenfestes ehrten, sondern auch einen engagierten und weit reisenden Botschafter des Rheinischen Schützenwesens. So haben die Mitglieder unter anderem bereits in den USA die Zuhörer begeistert und bereiten gerade wieder eine Reise vor, wie der Laudator Dieter Tischer hervor hob.

Tonnenschwere Brücke schwebte federleicht

Schwungvolle Konstruktion schließ das Pierburg-Werk auf kurzem Wege an die Neusser Innenstadt an

Langsam, Millimeter für Millimeter, hob der riesiege Schwimmkran die neue Brücke über das Hafenbecken 1 in Neuss..

Es war im wahrsten Sinne des Wortes Millimeterarbeit. Stück für Stück in einem Zeitlupentempo hob der riesige Schwimmkran im Neusser Hafenebecken 1 die rund 250 Tonnen schwere und mehr als 100 Meter lange Stahlkonstruktion quälend langsam in den strahlend blauen Himmel. Dabei drehte er sich und damit auch die Brücke an seinem beinahe mannsgroßen Haken langsam. Die hatte zunächst am Ufer parallel zu der Wasserfläche gelegen und erreichte nun langsam aber sicher ihre Hafenbeckenüberspannende Position.

Nach einem Moment der Ruhe begann dann der zweite, beinahe ebenso wichtige Abschnitt des Großprojektes: Zunächst an dem der Stadt zugewandten Ende der Querung wurde die Stahlkonstruktion langsam auf das Widerlager abgesenkt. Aufatmen bei den Arbeitern, den Planern und Konstrukteuren und zahlreichen Neusser Bürgern, die sich dieses Schauspiel nicht entgehen lassen wollten.

Die Zuschauer hatten sich an dem letzten Samstag vor dem Schützenfest zunächst in Geduld üben müssen: Länger als geplant hatte es gedauert, die schützenden und stützenden Verkleidungen an der Bogenkonstruktion der Brücke zu entfernen, bevor es endlich losgehen konnte. Aber die Stadthafen Neuss GmbH hatte als eine der Projektpartnerinnen vorgesorgt und cityseitig Pavillions aufgestellt.

Tatsächlich war bis zum Morgen nicht eindeutig sicher, ob das anspruchsvolle Projekt tatsächlich beginnen könne: Zum einen benötigte der Schwimmkran einen bestimmten Wasserstand. Zum anderen durften auch Wind und Wetter den Vorgang nicht behindern – sonst hätte sich die Brücke schnell in eine gigantische Ramme verwandelt. Mit undenkbaren Folgen für Hafen, Uferanlagen und alle Beteiligten.

Inzwischen steht der Übergang auch Fußgängern zur Verfügung: Entstanden ist ein komfortabler Übergang, der künftig Fußgänger vom Theodor-Heuss-Platz und dem Hauptbahnhof in wenigen Minuten zur Hafenmole mit dem neuen Pierburg-Werk und den anderen Industrieunternehmen aber auch zum künftigen Insel- und Uferpark bringt.

Mit der Herstellung der Brücke wird ein weiterer Baustein des Konzepts „Eine Stadt rückt ans Wasser" verwirklicht. Solange sich Stadthafen und Stadt mit der Wiederbelebung der – durch den Weggang von International Harvester/Case entstandenen – Industriebrache beschäftigen, stand auch die Schaffung einer neuen Verbindung zwischen der Innenstadt und dem stadtnahen Hafenbecken 1 auf der Agenda. Zeitweilig gab es sogar Überlegungen, das Grundstück mittels einer PKW- und einer separaten Fußgängerbrücke zweifach an die Stadt anzubinden. Pierburg musste bei seiner Standortentscheidung also die Brücke nicht neu erfinden – die bereits vorhandenen Pläne mussten lediglich weiterentwickelt werden. Im Ergebnis waren sich alle Beteiligten einig, dass die Brücke sowohl städtebaulich als auch funktional in der Achse der Colllingstraße richtig „aufgehoben" ist. Über Rampen und einen Aufzug wird es barrierefrei möglich sein, von der Stadt in den Park zu gelangen.

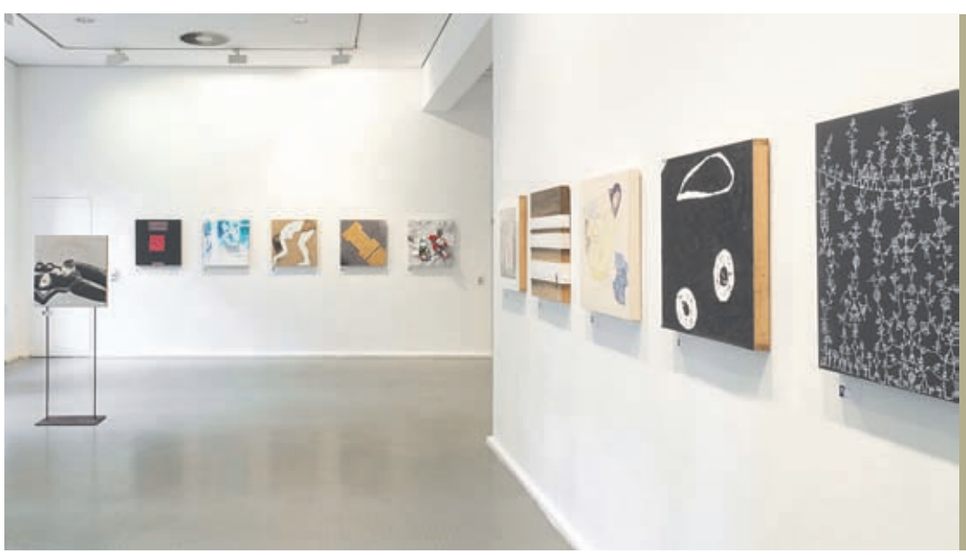


Foto: Alte Post

25 JAHRE ALTE POST

Seit einem Vierteljahrhundert gibt es das Kulturforum Alte Post in Neuss – ein Grund zum Feiern! Zum Beispiel mit der aktuell laufenden Ausstellung „Memory", zu der alle 52 Dozenten und Dozentinnen der Schule für Kunst und Theater gebeten wurden, einen Bildträger zu bearbeiten.

„Die Idee wurde mal wieder am Runden Tisch der Dozentinnen und Dozenten, wie so viele andere gute Ideen in den letzten 25 Jahren", sagt Einrichtungsleiter Hans Ennen.

Die Ausstellung dauert bis zum 16. November diesen Jahres. Öffnungszeiten montags bis freitags von 9 bis 17 Uhr, samstags von 14 bis 18 Uhr und sonntags von 12 bis 18 Uhr. Während der Laufzeit gibt es zudem eine Reihe von Veranstaltungen. Mehr Infos unter www.altepost.de.

Breites und kompetentes Bündnis

„Logistikregion Rheinland" vereint Wirtschaft, Wissenschaft, Kommunen und Wirtschaftsförderung

Sie wollen die sprichwörtlichen Herausforderungen angehen. Die – wie es auch in den Volksmund übergegangen ist – mit noch größeren Chancen verknüpft sind. Die Rede ist von der Logistik in der Region. Partner aus Wirtschaft, Wissenschaft, Kommunen, Wirtschaftsförderungen sowie Industrie- und Handelskammern suchen unter dem Dach des Logistikregion Rheinland e. V. Möglichkeiten, verwirklichen Projekte, zeigen die Bedeutung und Bedürfnisse der Branche auf. Mit dabei sind unter anderem Dachser GmbH & Co. KG - Niederlassung Alsdorf, die Europäische Fachhochschule, die Flughafen Düsseldorf GmbH, der Hafen Antwerpen, die Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft, die Städte Düsseldorf, Köln und Neuss, die M. Zietzschmann GmbH & Co. KG, UPS Deutschland GmbH, der Rhein-Kreis Neuss und die Neuss Düsseldorfer Häfen.

Jürgen Steinmetz steht dem Verein „Logistikregion Rheinland" vor.

Gemeinsam haben sie das zentrale Ziel der Weiterentwicklung und Stärkung des Rheinlandes als eine der führenden Logistikregionen Europas. Klingt gut – aber was soll es bedeuten? „Der Logistikregion Rheinland e. V. setzt sich dafür ein, dass die Menschen und Unternehmen der Region von den sich in der Wachstumsbranche Logistik bietenden Chancen durch zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze profitieren und bildet ein Sprachrohr für die Interessen der Logistikwirtschaft im Rheinland", sagt Jürgen Steinmetz, Landratsvertreter des Rhein-Kreises Neuss und Vorsitzender des Vereines.

UMFANGREICH

Antworten auf fast alle Fragen bietet die Studie „Logistikwirtschaft im Rheinland", die die Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft im Auftrag des Logistikregion Rheinland e. V. erstellt hat. Sie kann unter http://www.logistikregion-rheinland.de/aktuell/items/studie-zur-logistikwirtschaft-im-rheinland heruntergeladen werden.

Kontakt

Am 8. Juli 2013 fand in Neuss die feierliche Vereinsgründung statt. Unterstützung erhält der Verein seitdem von Benjamin Josephs. Er koordiniert als Geschäftsführer die tägliche Arbeit. Er arbeitet bei der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Rhein-Kreises Neuss, die bereits zuvor das Förderprojekt federführend koordiniert hatte. Interessenten an Mitarbeit im neuen Verein erreichen ihn in der Geschäftsstelle: Benjamin Josephs Oberstraße 91, 41460 Neuss, Telefon: 02131/9287502 Fax: 02131/9287599, info@logistikregion-rheinland.de

Chancen nutzen, Aufgaben meistern

Menschen und Unternehmen in der Region sollen vom Verkehrswachstum profitieren

„Mit gemeinsam entwickelten innovativen Projekten möchten wir durch eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Logistikregion Rheinland den Standort stärken und die Leistungsfähigkeit der Region sicherstellen", nennt Thomas Klann. Prokurist des Lebensmittellogistikers Dachser und stellvertretender Vorsitzender des Vereins „Logistikregion Rheinland" einen Arbeitsschwerpunkt.

Mit Rainer Schäfer, Mitgeschäftsführer der RheinCargo und der Neuss Düsseldorfer Häfen, der mit dem Vorsitzenden Jürgen Steinmetz das Führungstrio komplettiert, zählt er die Kernaktivitäten auf. Etwa die Bündelung von Aktivitäten zur Stärkung des Logistikstandortes Rheinland und ein Hinwirken auf eine Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Logistikwirtschaft sowie einer effizienteren Nutzung der Infrastruktur. Aber auch der Förderung der Akzeptanz der Logistikwirtschaft als bedeutender Faktor für Wertschöpfung und Arbeitsmarkt, der Konzeption und Umsetzung von Projekten zur Erreichung der Vereinsziele sowie der Stärkung des Transfers und der Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Wirtschaft haben sie sich verschrieben. Nicht zu vergessen Stärkung und Ausbau der relevanten Aus- und Weiterbildungsangebote, die Förderung der Attraktivität der Berufsfelder in der Logistik und last but not least die Förderung von Transportverlagerungen auf die Verkehrsträger Bahn und Schiff. Die Logistik ist dabei nicht nur selbst Treiber für zusätzliche Wertschöpfung und Arbeitsplätze, sondern auch für zahlreiche andere Wirtschaftszweige ein entscheidender Faktor bei der Standortwahl.

Die Mitglieder werben für einen Modal-Mix der Verkehrsträger.

In den kommenden Jahren wird der Güterverkehr weltweit und insbesondere auch im Rheinland weiter zunehmen. Bis 2025 wird die Güterverkehrsleistung im Rheinland um zwei Drittel steigen. Der Verein setzt sich dafür ein, dass die Menschen und Unternehmen der Region von den sich in der Wachstumsbranche Logistik bietenden Chancen profitieren.

Verknüpfung

Ein wichtiges Projekt ist die „Zusammenführung der Eisenbahnnetze der regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen". Die Binnenhäfen im Rheinland betreiben mit den Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmen (EIU) ein eigenes Streckennetz, das über Teilstücke der Deutschen Bahn zwischen Krefeld und Köln lückenlos miteinander verknüpft ist. In diesem Bereich, so die Idee, könnten Transporte selbstständig gebündelt und abgewickelt werden.

Logistik im Herzen des Ruhrreviers

Die Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH bietet den Unternehmen der Region viele Möglichkeiten

Der Name Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH (WHE) klingt nach Industrialisierungsromantik, nach dem Mythos von Kohle und Stahl. Tatsächlich hat das Unternehmen mit seinem Firmensitz nahe dem Zentrum des Ruhrrevier bei 51° 31' 3'' nördliche Breite und 7° 8' 42'' östliche Länge viel gemein mit dem Revier: Entstanden aus dem Transport und dem Umschlag des so genannten „schwarzen Goldes" hat sich die WHE in einem erfolgreichen Strukturwandel zu einem modernen, trimodalen Logistikdienstleister mit internationalen Verbindungen entwickelt. „Ganz nach dem Motto: Bei uns ist alles gut kombiniert", meint Vertriebsleiter Mirko Strauss.

Eingebettet in eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bietet die WHE optimale Voraussetzungen für die Verbindung von Schiene, Schiff und Straße. Ein hochmotiviertes Team sorgt rund um die Uhr für nahtlose Logistik im konventionellen und kombinierten Verkehr, entwickelt, implementiert und verbessert integrierte Lösungen für Massen- und Konsumgüterströme.

Hinzu kommt das neue Container Terminal Herne (CTH) mit einer Kapazität von bis zu 250.000 Ladeeinheiten. Mit zwei modernen Portalkrananlagen und fünf zuglangen Gleisen können Ladeeinheiten im kombinierten Verkehr Schiene/Straße umgeschlagen werden.

Fotos: Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH

Ein attraktiver und trimodaler Standort für die erste und letzte Meile ins Ruhrgebiet.

INTERMODAL

Tägliche Verbindungen auf der Nord-Süd-Achse machen das Container Terminal Herne (CTH) neben den aktuellen Ost-West-Planungen zu einer Drehscheibe im europaweiten intermodalen Netzwerk. „Dafür sorgen wir mit einer zuverlässigen und flexiblen Disposition für unsere Kunden aus der ganzen Region", so Prokurist Mirko Strauss.

Gut kombiniert

Die unmittelbarer Nähe zu den Autobahnen sowie langjährige Erfahrung im Umgang mit Trailern haben das CTH zum regionalen Spezialisten in dem Segment gemacht. Mit zwei modernen Portalkrananlagen und fünf zuglangen Gleisen können jährlich bis zu 250.000 Ladeeinheiten im kombinierten Verkehr umgeschlagen werden. Für über 400 Trailer stehen Abstellflächen zur Verfügung. Weitere Dienstleistungen runden das Angebot ab.

Gute Lage

Der Hafen der Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH verfügt über zwei Standorte: Zum einen am Nordufer des Rhein-Herne-Kanals bei Kilometer 30,48, zum anderen am Südufer im Osthafen bei Kanalkilometer 31,60. An den beiden Umschlagstellen sind jeweils 420 beziehungsweise 460 Meter Ufer für den Umschlag ausgebaut. Die Abladetiefe beträgt 2,50 Meter. Die Nähe zur Autobahn (0,5 Kilometer) und die direkte Anbindung an das Gleisnetz der WHE machen den Standort attraktiv für die erste und letzte Meile ins Ruhrgebiet.

Immer gut aufgehoben

Eisenbahnunternehmen verbindet Terminal, Hafenstandorte und Kunden ideal

Ergänzt wird die Ausstattung der Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH (WHE) durch kombinierte Dienstleistungen aus dem lokalen und regionalen Umfeld je nach Kundenwünschen: „Transport oder Distribution, gedeckte oder offene Lagerung und Instandhaltung" nennt Prokurist Mirko Strauss nur einige Beispiele.

Das namensgebende Eisenbahnverkehrsunternehmen verfügt dabei über ein 34 Kilometer langes Schienennetz, das die Zugbildungs- und Rangierbahnhöfe im Umfeld mit den beiden Hafenbereichen verbindet, die den trimodalen Umschlag ermöglichen. An das Gleisnetz sind zahlreiche Unternehmen der Chemie- und Recyclingbranche, Maschinenbau- und Logistikunternehmen, Kraftwerke sowie das Container Terminal Herne angeschlossen.

Am anderen Ende steht der trimodale Umschlag in den beiden Häfen Wanne West und Ost am Rhein-Herne-Kanal: Schütt- und Stückgüter wie Kohle, Koks, Kraftwerksreststoffe, Getreide, Schrott, Stahlrohre und Gips verlädt die Mannschaft schnell und zuverlässig. Unsere Krananlage kann dafür flexibel mit unterschiedlichen Greifern ausgestattet werden. Filterasche ist in unserer trimodal ausgerichteten Siloanlage gut aufgehoben. Partnerunternehmen bieten bei Bedarf in unmittelbarer Hafennähe Hallen mit Gleisanschluss und Rampen zur Lkw-Beladung, um empfindliche Produkte vor Wind und Wetter zu schützen. Aber auch die Lagerung und Lagerbewirtschaftung von Schüttgütern sind Bestandteil des WHE-Leistungsportfolios. Mehr als 100.000 Quadratmeter Freilagerfläche hält das Unternehmen dafür bereit. Bandanlagen für Massengüter binden die Lagerflächen effizient in trimodale Logistikkonzepte ein. Über Schiene, Schiff und Straße sorgt die WHE für eine bedarfsgerechte Distribution und Pufferung von Gütern. Kommission und Konfektion wird ganz nach Kundenwünschen gestaltet.

Die Schiene schließt zahlreiche Unternehmen an.

Sichtbares Signal zur Zusammenarbeit

Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen sichert den deutschen Seehäfen bei Jahrestagung Unterstützung zu

Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) hat mit seiner Jahrestagung 2014 in Hamburg ein deutliches Signal für die deutschen Seehäfen gesetzt. Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes, wünschte sich, dass die notwendigen Voraussetzungen für gut funktionierende Seehäfen und ihr Hinterland in der Bundespolitik Gehör finden. „Die deutsche Wirtschaft braucht leistungsfähige Seehäfen mit einem exzellenten Hinterlandnetzwerk in Deutschland und anderswo." Schäfer betonte in seinem Beitrag auch, dass der Hamburger Hafen ebenso wie die anderen deutschen Küstenstandorte natürlich auch hier auf die Unterstützung der deutschen Binnenhäfen zählen kann: „Wir glauben daran, dass die Binnenschifffahrt dem Hamburger Hafen in der aktuell schwierigen Lage helfen kann. Es ist Zeit alles dafür Notwendige zu tun, die Binnenschifffssituation im Hamburger Hafen zu verbessern."

Fotos: Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen

Mira Christine Mühlenhof im engagierten Fachgespräch mit (v.l.n.r.) Rainer Schäfer, Klaus-Dieter Peters, Enak Ferlemann,Frank Horch, Thomas Webel und Frank Schnabel.

Der nunmehr erschienene sechste Bericht zur Reform des Wasser- und Schifffahrtsverwaltung bietet für den BÖB die Chance auf Klarheit und Planbarkeit in Bezug auf die Verwaltung der deutschen Wasserstraßen. Ausdrücklicher Wunsch des Verbandes ist es, zeitnah Klarheit über die im aktuellen Bericht angekündigte Priorisierung der Investitionsmaßnahmen, ob im Unterhalt oder Neubau zu erfahren. Schäfer abschließend: „Wir müssen gemeinsam an einem Strang ziehen: See- und Binnenhäfen sowie Seehäfen und ihr Hinterland."

In seinem Beitrag vor den Gästen der Jahrestagung der deutschen Binnenhäfen, betonte Hamburgs Wirtschaftssenator Frank Horch, dass der Hamburger Hafen vor der Herausforderung steht, die wachsenden Mengen im Hinterland abzuwickeln. Als einen Lösungsbeitrag versprach Horch, die Hamburger Terminals aufwendig zu modernisieren, die Prozesse im Hafen selbst noch weiter zu integrieren und optimal zu koordinieren. „Der Hamburger Hafen ist ein smart port!" so Horch.

Zudem wies der Senator nachdrücklich darauf hin, dass die Auflösung von Engpässen im Hinterland höchste Priorität hat. Dazu gehören der Rangierbahnhof in Maschen und das Schiffshebewerk in Scharnebeck. Die Notwendigkeit der Einbindung des Binnenschiffs in die IT-Systeme des Hamburger Hafens stellte er auch als einen wichtigen Schritt dar. Horch versicherte abschließend allen Partnern, dass der Senat weiterhin alles tun wird, um den Wirtschafts-, Hafen- und Schifffahrtsstandort Hamburg zu fördern. Die nachhaltige Stärkung der Binnenschifffahrt ist ihm dabei ein besonderes Anliegen.

„Einfallstore der Globalisierung"

Enak Ferlemann: Seehäfen und ihre Hinterlandverbindungen sind für die deutsche Wirtschaft unersätzlich

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, nannte in seinem Beitrag während der Jahresversammlung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) die deutschen Seehäfen „Einfallstore der Globalisierung". Für ihn ist es unabdingbar, dass Binnenhäfen im nationalen Hafenkonzept und im Bundesverkehrswegeplan eine noch wichtigere Rolle spielen. Die Hinterlandanbindungen müssen so gestaltet werden, dass Hub-Funktionen trimodal ausgeführt werden können, betonte der Staatssekretär.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär.

Der Präsident des Zentralverbandes der Seehafenbetriebe (ZDS) und gleichzeitig Vorstandsvorsitzender der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), Klaus- Dieter Peters, bat um Verständnis für die Probleme im Hamburger Hafen. Diese haben ihre Ursache in den deutlich verspäteten Schiffsankünften. Daher fällt es schwer, dem Binnenschiff einen größeren Spielraum bei der Abfertigung zu geben. Peters betonte aber, dass man sich der Problematik innerhalb der Organisation annimmt und bat die Binnenschifffahrt, sich in die moderne IT-Steuerung einzuklinken.

Frank Schnabel, Geschäftsführer von Brunsbüttel Port, der Schramm Group und Vorsitzender der Schleswig-Holsteinischen Häfen fand kritische Worte zum langsamen Baufortschritt bei wichtigen Infrastrukturprojekten des Bundes. Schnabel zeigte Unverständnis über die langen Verzögerungen. Formulierte aber auch seine Erwartung, dass die Bundesregierung schnell zu Fortschritten kommt und zum Beispiel beim Nord-Ostsee-Kanal zügig baut.

In der Mitgliederversammlung zuvor hatte der BÖB die Bonner Hafenbetriebe (BHB) mit sofortiger Wirkung als Gastmitglied aufgenommen. An der BHB werden 49 Prozent von den Stadtwerken Bonn (SWB) und 51 Prozent von Am Zehnhoff-Söns (AZS) gehalten.

„Eine der vorzüglichsten Aufgaben“

Stadtwerke Düsseldorf betreiben heute drei Wasserwerke, die die Kommune immer flüssig halten

Gesundes Trinkwasser aus der Leitung ist heute mehr noch als der sprichwörtliche Strom aus der Steckdose eine Selbstverständlichkeit. Das sah vor 200 Jahren noch ganz anders aus: Die Wasserversorgung der Stadt Düsseldorf war Mitte des 19. Jahrhunderts, ähnlich wie in allen deutschen Städten, in einem katastrophalen Zustand. Eine Kanalisation kannte man nicht und Wasserstellen, aus denen die Bürger ‚frisches Wasser‘ entnahmen, wurden ebenso selbstverständlich als Sammelbecken für Abwasser und Fäkalien benutzt. Die Folge war eine zunehmende Anzahl von Epidemien.

Das Wasserwerk in Holthausen nahm als drittes und letztes seine Arbeit auf.

Vor diesem Hintergrund erwog die Stadtverordnetenversammlung am 23. Juni 1866 den Bau und Betrieb eines Wasserwerks als städtische Anstalt. Bedingung aber war, dass diese Einrichtung von Beginn an eine Rentabilität von 3 Prozent garantieren musste. Die durchaus geprüfte Möglichkeit, das neue Wasserwerk von Privatunternehmen betreiben zu lassen, wurde abgelehnt. Die Stadt dürfe, so die Begründung des damaligen Oberbürgermeisters Ludwig Hammers: ...schon der ärmeren Klassen wegen die Herbeischaffung eines so unentbehrlichen Bedürfnisses nicht an Private überlassen... Dies sei eine der vorzüglichsten in ihren Wirkungskreis fallenden Aufgaben.

So erging dann auch am 6. Oktober 1868 der ‚vorbehaltlose‘ Baubeschluss und am 18. Mai 1869 erfolgte der erste Spatenstich. Wegen der präzisen Planung und der soliden Finanzierung konnte bereits am 1. April 1870 der Probelauf stattfinden. Am 1. Mai 1870 ging die Anlage, für die eine Anlage von 780.000 Thaler aufgenommen worden war, mit 218 Kunden in Betrieb (Düsseldorf hatte zu diesem Zeitpunkt etwa 65.000 Einwohner).

Rasant stieg die Einwohnerzahl: In der Sylvesternacht 1900 zählte Düsseldorf bereits 211.000 und zehn Jahre später rund 400.000 Bürger, und statistisch verbrauchte jeder ungefähr 107 Liter Trinkwasser pro Tag, wodurch das Wasserwerk Flehe allmählich seine Kapazitätsgrenzen erreichte. Deshalb wurde im Norden Düsseldorfs, ebenfalls am Rhein, zwischen 1928 und 1931 das Wasserwerk ‚Am Staad‘ gebaut – für inzwischen eine halbe Million Einwohner, die täglich 152 Liter Wasser brauchten.

Nach dem Einbruch als Folge des zweiten Weltkrieges erholte sich Düsseldorf sehr schnell – und benötigte Flüssigkeit. Dadurch wurde ein weiteres Wasserwerk erforderlich, das 1954 in Holthausen seinen Betrieb aufnahm.

Wandernde Riesen scheitern an Staustufen

Der Stör ist „Fisch des Jahres 2014“ – die fünf Meter großen Tiere gab es schon vor den Dinosauriern

Manchmal haben Taucher Glück und entdecken bei einem Ausflug unter die Wellen ein uraltes Tier: Den Stör. Sie sind älter als die Dinosaurier, haben das Sterben der Riesenechsen überlebt, sind heute jedoch extrem selten geworden. Deshalb wurde der Stör zum Fisch des Jahres 2014 gewählt.

Zwei Störarten waren bis in den Anfang des letzten Jahrhunderts in unseren Flüssen heimisch: der Europäische Stör (Acipenser sturio) in Elbe und Rhein und der Atlantische Stör (Acipenser oxyrhinchus) in der Oder. Inzwischen gelten beide Arten als ausgestorben.

Foto: Wikipedia/Aah-Yeah

Der Stör ist eines der ältesten Lebenwesen Europas.

Der Verlust von Laichplätzen durch die Veränderungen der Gewässerstruktur, Aufstiegshindernisse durch Gewässerverbauungen sowie Verschmutzung und Überfischung sind Hauptursachen für das Verschwinden des Störs. Tiere, denen Taucher heute begegnen sind oftmals wieder ausgesetzt worden.

Der Stör ist ein Wanderfisch, der im Meer lebt, aber zum Laichen wie Lachs und Meerforelle in die Flussläufe aufsteigt. Ohne vom Meer in die Flüsse zu wandern, können Störe keine sich selbst reproduzierenden Bestände aufbauen. Der Deutsche Angelfischerverband hat den Stör als Fisch des Jahres gewählt, um darauf aufmerksam zu machen, dass der Verbau unserer Fließgewässer durch Wehre und Wasserkraftanlagen die Wiederansiedlung von wandernden heimischen Fischarten verhindert.

Der Europäische Stör (A. sturio) war dabei mit einer Maximallänge von über 5 Metern einst unsere größte heimische Fischart.

Der Europäische Stör ist ein Wanderfisch, der den größten Teil seines Lebens im Meer oder im Brackwasser verbringt. Zum Laichen steigt er, wie beispielsweise der Lachs, die Flüsse auf. Die Eiablage erfolgt im Frühsommer in der Strömung auf Kiesgrund. Die erwachsenen Tiere wandern danach wieder ins Meer oder Brackwasser zurück. Die Jungtiere bleiben im ersten Lebensjahr im Süßwasser und ziehen dabei langsam flussabwärts und teilweise weiter bis ins Meer bis sie mit 9 bis 18 Jahren geschlechtsreif sind.

High Tech sichert in Neuss den Umschlag

Contargo erneuert den Reach Stacker Fuhrpark – und investiert damit in Sicherheit und Verlässlichkeit

Nur die wenigsten können sich auf dem Weg zur Arbeit auf ein 500.000 Euro-Dienstfahrzeug freuen. Alexander Aul, Terminalleiter der Contargo in Neuss, hat seinen Kollegen gleich zwei Fahrzeuge in Firmen-Farben-Blau spendiert. Brandneue Reach Stacker des Herstellers Kalmar. Die sind nicht nur teuer – sondern auch das leistungsfähigste, was auf dem Markt zu haben ist. Und damit jeden Cent wert, wie der Fachmann begeistert erläutert: „Es handelt sich um einen 45 Tonnen-Stapler, der andere ist ein 42 Tonnen-Stapler. Echte Arbeitstiere, die in der Lage sind, Container etwa über einen Zug aus dem zweiten Gleis zu heben."

Und natürlich sind sie mit der modernsten Technologie ausgestattet: PC mit Touch Screen und Klimaanlage helfen den Mitarbeitern, jede Minute in der anstrengenden Acht-Stunden-Schicht hochkonzentriert die Container zu bewegen. Denn die sind zwar stabil, beherbergen aber teilweise große Werte und manchmal auch empfindliche Waren.

Stark, schnell und sicher – einer der beiden neuen Reach Stacker.

„Diese Ausstattung ist also kein Luxus, sondern erforderlich, weil jede Sekunde höchste Konzentration gefragt ist. Es ist Schwerstarbeit, etwa einen Hochseecontainer fünf Stapel hoch abzusetzen und das natürlich Zentimetergenau, bei Wind und Wetter, Tag oder Nachts." Zumal die Mitarbeiter derzeit angesichts der stetig steigenden Umschlagszahlen nicht über mangelnde Beschäftigung klagen können – ganz im Gegenteil.

Aber auch der Gedanke an die Umwelt war ein Grund für die Anschaffung. „Beide Fahrzeuge entsprechen der neuesten Euro 5-Abgasnorm. Entsprechend verbrauchen sie deutlich weniger Diesel und stoßen deshalb auch weniger Abgase aus. Dabei erzeugen sie auch noch erheblich weniger Lärm."

Die beiden „Neuen" lösen zwei Vorgänger ab, die zwar erst 2010 in Dienst gestellt wurden, aber trotzdem schon in die Jahre gekommen sind: 12.000 bis 14.000 Stunden haben sie inzwischen auf dem Buckel beziehungsweise der Motorhaube – und in diesen ein Vielfaches an Kilometern zurück gelegt. Nicht etwa gerade Strecke in kontinuierlicher Fahrt, sondern hin und her, anfahren, stoppen, Container hochstemmen, Container herunterlassen, wieder anfahren ... Das geht auf die Bremsen ebenso wie auf die Kupplung und andere Verschleißteile. Und das mit enormen Lasten – wenn ein Reach Stacker einen Vollcontainer fährt entsteht auf der Vorderachse ein Gewicht von 113 Tonnen – das entspricht beinahe 30 Elefanten.

Verkehrsreichste Wasserstraße Europas

Der Niederrhein erlebte im vergangenen Jahr erneut einen Zuwachs bei den Schiffsverkehren

Der Verkehrsbericht 2013 über die verkehrliche Entwicklung am Niederrhein und im westdeutschen Kanalgebiet kann ab sofort im Internet unter www.ast-west.gdws.wsv.de/Service/Publikationen abgerufen werden.

Die Außenstelle West der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS ASt West) hat für das Berichtsjahr 2013 wiederum aktuelle statistische Daten ermittelt, grafisch aufbereitet und analysiert.

Auch 2013 sind die Transporte auf den bundesdeutschen Wasserstraßen wieder leicht angestiegen, trotz mehrwöchiger Streiks und den Hochwässern.

Der Niederrhein und damit auch das westdeutsche Kanalnetz blieben von hochwasserbedingten Einschränkungen im Schiffsverkehr weitgehend verschont. So bleibt der Niederrhein mit seinen 157 Mio. Gütertonnen die verkehrsreichste Wasserstraße Europas.

Auch 2013 sind die Transporte per Schiff wieder gestiegen.

Spitzenreiter im westdeutschen Kanalgebiet ist nach wie vor der Wesel-Datteln-Kanal. Mit den an der Schleuse Friedrichsfeld ermittelten 18,6 Mio. Gütertonnen erreicht er das höchste Verkehrsaufkommen.

An den meisten Schleusen ist ein leichter Anstieg gegenüber dem Berichtsjahr 2012 festzustellen, obgleich die Schifffahrt sich auf erhebliche betriebliche Störungen einstellen musste.

Zuwächse verzeichnen weiterhin die Containertransporte auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen Herbrum und dem Güterverteilzentrum Emsland in Dörpen und auf der Transitstrecke vom Rhein über den Wesel-Datteln-Kanal (WDK) zum Dortmund-Ems-Kanal.

Der Verkehrsbericht der GDWS ASt West gibt aber nicht nur Aufschluss über die Verkehrsentwicklung in Zahlen. Er zeigt auch, welche regelnden und ordnenden Maßnahmen getroffen werden, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten.

Vertretung

Die Außenstelle West der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt ist die regionale Vertretung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dessen Politik die Mitarbeiter für die Bundeswasserstraßen in der Region umsetzen. Mit der Kompetenz für sichere Wasserstraßen stehen sie im ständigen Dialog mit den unterschiedlichen Nutzern der Wasserstraßen Niederrhein und Westdeutsche Kanäle und setzen sich für Lösungen ein, die Akzeptanz finden und Ausgleich erreichen. Sie sind dabei ebenso zentraler Ansprechpartner der Schifffahrt wie sie die regionalen Wasserstraßen als Verkehrsweg wie als Ökosystem überwachen und schützen.

Besichtigung aus ungewöhnlicher Perspektive

Krefelder Cargill-Standort lud die 600 Mitarbeiter anlässlich 60 Jahre Maisverarbeitung zu Hafenrundfahrt ein

60 Jahre Maisverarbeitung im Krefelder Hafen waren für die Cargill-Geschäftsleitung ein guter Anlass, sich bei den Mitarbeitern zu bedanken: Während einer Hafenrundfahrt mit der „River Dream" konnten sie ungewöhnliche Ein- und Anblicke genießen, „ihr" Werk einmal aus der für sie bislang unbekannten, wasserseitigen Sicht bewundern.

Auch der Rheinhafen Krefeld beteiligte sich auf seine Art an der Geburtstagsfeier: Die unter Denkmalschutz stehende historische Drehbrücke öffnete sich extra für die Besichtigungsfahrt. Nicht der einzige denkwürdige Anblick: In Düsseldorf beeindruckte der Medienhafen mit seinen futuristischen Bauten.

Foto: Cargill

Zu einer Hafenrundfahrt hatte der Cargill-Standort Krefeld seine Mitarbeiter eingeladen.

Daneben war es das Programm an Bord, das begeisterte: Nach zwei kurzen Ansprachen von Ludger te Laak (Country Representative Germany) und Dr. Christoph von Reden (Geschäftsführer der Cargill Deutschland GmbH), die beide das Engagement der Mitarbeiter lobten und sich bei ihnen für 60 Jahre Einsatzbereitschaft bedankten, führte ein Moderator durch das Programm. So durften die Mitreisenden unter anderem bei einem Quiz ihr Wissen zu Stärke, Mais und dem Standort Krefeld unter Beweis stellen.

Gegen Abend legte das Schiff noch einmal an, sodass auch die Mitarbeiter der Spätschicht die Gelegenheit hatten, an Bord zu kommen und eine Fahrt bei Nacht mit dem Schiff nach Duisburg zu machen. Jetzt sorgte ein DJ für Musik und Stimmung bis spät in die Nacht.

Das Unternehmen Cargill stellt in Krefeld aus dem Rohstoff Mais Stärke und Stärkederivate für die Lebensmittel–, Futtermittel–, Papier–, Wellpappen–, Chemie–, Pharma– und technische Industrie her. Das Unternehmen gehört zu den Marktführern innerhalb Deutschlands und Europas mit modernster Technologie und eigener Energieversorgung und beschäftigt am Standort 600 Mitarbeiter.

Cargill stellt international Produkte und Services für die Lebensmittelbranche, den Agrarsektor, die Finanzbranche und die Industrie bereit. Das Unternehmen kann dabei auf eine fast 150-jährige Zusammenarbeit mit Landwirten, Kunden, Regierungen und Gemeinden zurück schauen.

Cargill beschäftigt über 143.000 Mitarbeiter in 67 Ländern, die sich für die verantwortungsvolle Ernährung der Weltbevölkerung, die Minimierung schädlicher Auswirkungen auf die Umwelt und ein verbessertes Umfeld einsetzen.

Anbindung des Hafens weiter verbessern

IHK-Verkehrsexperte nennt die Erreichbarkeit der Binnenstandorte als einen wichtigen Erfolgsfaktor

„Der Rheinhafen Krefeld hat sich in den letzten Jahren in einem geradezu atemberaubenden Tempo entwickelt", lobt IHK-Verkehrsexperte Bernd Neffgen. Als ein Beispiel nennt er die wachsenden Mengen im Containerterminal KCT. Doch seien damit auch Herausforderungen verbunden.

Denn die weitere Entwicklung mit allen positiven Aspekten wie der Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen sowie Einkünften für die Stadt sei unlösbar mit der Möglichkeit verbunden, den Hafen vernünftig erreichen zu können. Und das eben nicht nur wasser- und schienenseitig, was unter anderem mit der geplanten Umschlagstelle TransTerminal Krefeld (TTK) in Vorbereitung sei, sondern eben auch über die Straße.

Bernd Neffgen kämpft leidenschaftlich für die Häfen.

Dabei sei gerade das TTK ein nicht zu überschätzender Standortvorteil, weil er die Möglichkeiten bieten wird, Güter direkt für die Seehäfen umzuschlagen. „Das wird die Bedeutung des Hafens nochmals bedeutend steigern."

Entsprechend sei der Standort sowohl im Entwurf des Landesentwicklungsplanes als auch des Regionalplanes eines der herausgehobenen strategischen Projekte.

In beiden sei auch die Erreichbarkeit der Häfen definiert. „Und das bringt uns zurück zu den Straßen", schließt der Experte den Kreis. Straßen seien unerlässlich für die regionale Anbindung, die Zuführung der Güter zu den Unternehmen und Terminals im Hafen als auch dem Abtransport zu den Kunden in der Region. „Das ist in allen Binnenhäfen so."

Über die Hafenringstraße, „die jetzt endlich in Bau ist" und die in Teilen Ende dieses Jahres befahrbar sein soll sei eine Anbindung Richtung Norden gewährleistet. Dort müsse die Optimierung des Anschlusses an die B288 weiter fortgeführt werden. „Diese Planungen müssen jetzt endlich vorangetrieben werden. Zumal auch der Ausbau der Anbindung des TTK endlich geklärt ist."

Doch warnt Neffgen: „Im Laufe der nächsten Jahre wird sich das Thema der Südanbindung weiter stellen. Es ist schlicht nicht sinnvoll, dass ein landesbedeutsamer Hafen wie der in Krefeld nur eine einzelne Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz hat, vor allem wenn die Entwicklung so weiter geht."

Zusammenspiel verschiedener Faktoren

Logistikbranche ist auf optimale Immobilien angewiesen, damit sie ihre Aufgaben bestens erfüllen kann

Wenn es um so genannte Standortfaktoren geht, kennt sich Gregor Suwelack bestens aus. Der Geschäftsführer der TechnoCargo Logistik GmbH hat sich in den vergangenen Jahren sehr intensiv mit verschiedenen harten und weichen Faktoren beschäftigt – denn er war auf der Suche nach einer Logistikimmobilie. Welche Maßstäbe er seiner Suche zu Grunde legte und wieso er am Ende der Tage in Neuss fündig wurde, beschreibt er den Fachgästen des RheinCargo Hafentages am 28. Oktober in dem Referat „Logistik als Standortfaktor in Neuss". Dabei berichtet der Logistiker auch von der guten Zusammenarbeit mit der Stadt, geht dann aber über den Rand der Kommune hinaus, wenn er auch auf die Standortfaktoren der Region eingeht. So nennt er die zentrale Lage im Wirtschaftszentrum Rhein-Ruhr auch wegen seiner Funktion als „Tor zur Welt" als einen offensichtlichen Vorteil.

Foto: Fiege

Das Logistikzentrum Rhein-Kreis-Neuss ist ein Beispiel für eine optimale Logistikimmobilie.

Vor dem Hintergrund der stark wachsenden Logistikbranche und der hohen Ansprüche an diese, ist die Standortwahl von großer Bedeutung, lautet die Botschaft des Geschäftsführers. Weiter ermögliche diese Betrachtungsweise einen Einblick in die Komplexität der Logistikabläufe, gerade auch unter der Berücksichtigung der immer kürzer werdenden Logistikzeiten und der inzwischen weltweiten Aufgabenstellung.

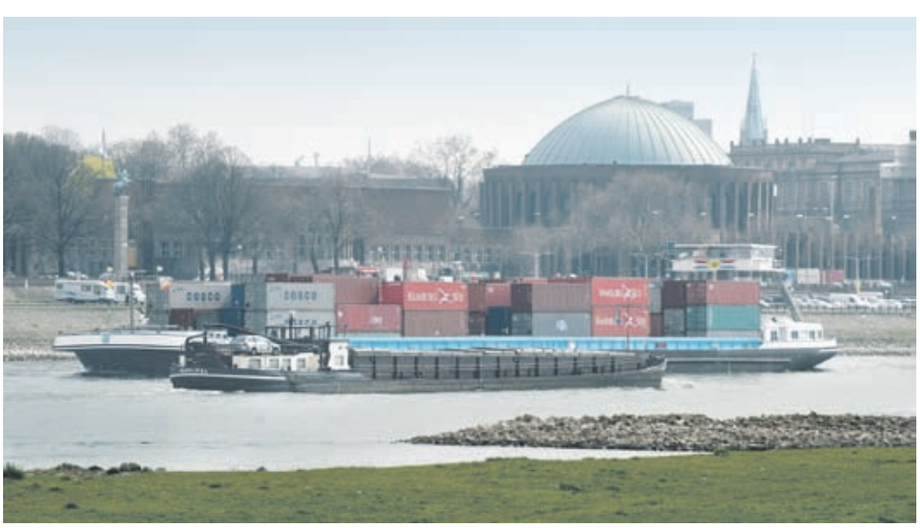
Suwelack arbeitet zudem in einem anspruchsvollen Segment. In Sachen Logistik steht die Sanitär-, Heizungs- und Klimabranche vor zahlreichen Herausforderungen: die Artikelvielfalt, das sensible Handling von speziellen Produkten – und das alles bei meist dringenden, zeitnahen Anlieferungen.

Seit vielen Jahren ist TechnoCargo Logistik dabei der kompetente Logistik-Dienstleister für die SHK-Branche. „Unsere Kenntnis über alle Anforderungen, unser Know-how im Umgang mit branchenspezifischen Produkten und unser eigenes Transportnetzwerk garantieren sichere Transporte und höhere Effizienz – von der Beschaffungslogistik über die Lagerhaltung bis zur Distributionslogistik", so der Geschäftsführer selbstbewusst.

Im globalen Wettbewerb bestens bestehen

Das Rheinland muss mit neuen Ideen und Konzepten auf die Anforderungen der weltweiten Wirtschaft reagieren

Für Rainer Schäfer, Mit-Geschäftsführer der zum Hafentag einladenden RheinCargo, sind es mehrere Einflussfaktoren, die zum Erfolg der Boomregion Rheinland beitragen. Neben der Nähe zu den großen Nordsee-Häfen, der hohen Bevölkerungsdichte, einem überdurchschnittlich starken Anteil an Unternehmen und Konzernen aus Industrie, Handel und Dienstleistung ist es eben auch die Lage im Zentrum Europas und damit als Dreh- und Angelpunkt von Verkehrstraßen und -korridoren. Mit zahlreichen Vorteilen, die in den vergangenen Jahrzehnten die Entwicklung der Region nachhaltig geprägt haben. „All das aber läuft auch darauf hinaus: Wir, die Menschen und die Unternehmen und damit auch die Häfen, sind abhängig von den weltweiten Märkten und damit auch von den Entwicklungen, die sie betreffen."



Diese globale Wirtschaft habe auch den Aspekt, dass sich das Rheinland als Logistikregion in einem europäischen Wettbewerb befinde. Das betreffe nicht nur Nachbarn, die ebenfalls gerne an den Wachstumschancen und Umsatzmöglichkeiten profitieren möchten, die ein prosperierender Wirtschaftsstandort ermögliche. Der expandierende Mittelmeerraum, unternehme seit Jahren sehr ernst zu nehmende Anstrengungen, zumindest einen Teil der Warenströme über seine Standorte zu lenken wie auch die Region rund um das Schwarze Meer.

Gleichzeitig schreitet auch die globale Arbeitsteilung weiter voran: Die Produktion verlagere sich an die Quellen der Rohstoffe oder an die Orte, wo Energie beziehungsweise Arbeitskraft besonders günstig seien. „Das bedeutet für uns, dass die Transportmengen überproportional zu dem Wirtschaftswachstum zunehmen werden", prognostiziert Schäfer in der Schlussfolge. „Und dass wir schon heute nicht nur in Rohstoffen und der Zuführung von Rohstoffen denken müssen. Der Trend geht eindeutig zu fertigen oder halbfertigen Produkten, die schon heute im Import deutlich zunehmen. Auch da gilt es, für die Transporte der Zukunft Chancen zu nutzen und Angebote zu platzieren. Und diese beinhalten dann zum Beispiel Veredelungsprozesse und Zusatzleistungen, die wir als Logistikdienstleister mit anbieten müssen aber auch können."

Bedeutender Faktor für weitere Entwicklung

Industrie, Produktion und Handel sind auf die funktionierende Schnittstelle Hafen angewiesen

Die Globalisierung ist einer der wichtigsten Faktoren nicht nur für die Logistik sondern für den Wirtschaftsstandort Deutschland. Entsprechend steht auch der anstehende Hafentag der RheinCargo ganz im Zeichen der Globalisierung.
„Die internationalen Containerströme werden zunehmen und das Rheinland ist über den Rhein mit den ZARA-Häfen direkt verbunden. Diese verfolgen dabei eine Strategie der erhöhten Nachhaltigkeit des Warentransports und erhöhen den Anteil des Binnenschiffs und der Schiene gegenüber Transporten per LKW", betont Dr. Ulrich S. Soénius, Stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer zu Köln. Er identifiziert das Rheinland zum einen als Quell- und Zielort für Wirtschaftswaren, aber auch als Transitland. „Insbesondere die Region Köln ist auf eine Versorgungssicherheit mittels Schifffahrtstransport angewiesen." Was auch bedeute, dass die Wirtschaft Häfen braucht: „Wenn im Sinne der Nachhaltigkeit mehr Waren per Schiff transportiert werden sollen, werden selbstverständlich auch Umschlagpunkte benötigt, um diese Waren an Land zu bringen. Diese Umschlagpunkte benötigen Platz und Investitionssicherheit."
Soénius benennt Häfen als Teil der notwendigen Logistikketten der Unternehmen im Rheinland. Insbesondere die Chemie profitiere von den quintomodalen (Straße, Schiene, Binnenschiff, Luftfracht, Pipelines) Umschlagmöglichkeiten. „Die Chemiebranche in der Kölner Region, eine der europäischen Chemiezentren, könnte ohne den Hafenumschlag so nicht existieren. Die Automobilbranche nutzt seit Jahren den Rhein als Transportweg."
Ebenso würden die Häfen für die Verteilung auf der letzten Meile im Rheinland benötigt und seien notwendiger Bestandteil für eine nachhaltige Form des Warentransports. „Die Häfen sind ein wichtiger Standortfaktor für das Rheinland und es hängen viele direkte und indirekte Arbeitsplätze an ihnen. Die Akzeptanz für die wirtschaftliche Entwicklung der Hafenstandorte ist ein bedeutender Faktor für die weitere Entwicklung. Die Häfen sind die Möglichkeit zur Teilhabe der Rheinlandregion am internationalen Warentransport und sind als Standortfaktor ein wesentlicher Bestandteil zur Sicherung des Wohlstandes."

Häfen sind ein wichtiges Glied in der Logistischen Kette – das gilt gerade auch im Rheinland.

Grundlage der Wettbewerbsfähigkeit

Logistik hilft Arbeitsplätze in der Region zu sichern und neue Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen

Für den Vorsitzenden des Industriekreises Düsseldorf, Dr. Andreas Bruns, ist eine funktionierende und kapazitätsstarke Logistik für den gesamten Wirtschaftsstandort Düsseldorf von großer Bedeutung. Arbeitsplätze in der ansässigen Industrie würden durch sie als Standortfaktor nachhaltig gesichert.
Als Beispiel nennt er den Süden der Landeshauptstadt, der seit über 100 Jahren als wirtschaftlich starker, moderner Industriestandort überzeugt – durch eine hervorragende Infrastruktur, gute Wohnqualität sowie die Nähe zur Hochschule und anderen Bildungseinrichtungen. Die hier ansässigen Unternehmen schaffen nicht nur Arbeit und Ausbildung für viele Menschen sondern auch Produkte und Dienstleistungen, die in der ganzen Welt gefragt sind. Die Exportquoten liegen bei bis zu 95 Prozent. Die hohe internationale Wettbewerbsfähigkeit des Standorts basiert ganz wesentlich auf der erfolgreichen Forschungs- und Entwicklungsleistung der Unternehmen. Diese Innovationskraft zeigt sich an zahlreichen neuen Produkten und Dienstleistungen, ressourcenschonenden Verfahren und Techniken, die am Standort Düsseldorf-Süd entwickelt wurden.
Im Umkehrschluss hänge die wirtschaftliche Zukunft nicht nur des Düsseldorfer Südens aber auch direkt davon ab, dass Unternehmen und Standorte über eine leistungsstarke, sichere, effiziente und innovative Logistik mit den Regionen rund um den Globus verbunden seien. Zum einen, um die Waren und Produkte zu den Kunden zu transportieren. Zum anderen, um die erforderlichen Rohstoffe und Vorprodukte zu bewegen.

Die Bahnen der RheinCargo tragen zur Verkehrsverlagerung bei.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der Häfen und Güterverkehr Köln AG hat Herrn Michael Zimmermann erneut zu seinem Vorsitzenden gewählt. Als neue Mitglieder des Aufsichtsrates begrüßte Michael Zimmermann in der konstituierenden Sitzung Dr. Jürgen Strahl, Johannes Bortlisz-Dickhoff, Lino Hammer, Thomas Hegenbarth, Birgitta Nesseler-Komp, Franz-Josef Nied und Jochen Ott. Zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden wurde Dr. Jürgen Strahl von dem Gremium gewählt.

RC-Auszubildende engagieren sich

Junge Mitarbeiter der Häfen packten eine Woche lang bei sozialen Projekten in der Nachbarschaft mit an

Eine ebenso ungewöhnliche wie beeindruckende Woche erlebten jetzt die Eisenbahner-Auszubildenden der RheinCargo in Neuss und Köln. Ihre ohnehin spannenden und abwechslungsreichen Arbeitsplätze tauschten die angehenden Lokführer für vier Tage mit einem Kindergarten und der Düsseldorfer Obdachlosenspeisung.

Erste Aufgabe war es, für einen Kindergarten ein etwa 150 Quadratmeter großes, noch wild bewachsenes Grundstück von Unkraut zu befreien und eine Mauer zu entfernen. Keine leichte Aufgabe, trotzdem machten sich die fünf jungen Männer und zwei jungen Frauen mit großem Einsatz an die Arbeit. Das wiederum wurde umgehend von den Kindergartenkindern bemerkt, die sofort ausschwärmten. Und so kam zu der eigentlichen Aufräum-Arbeit der Auszubildenden auch eine improvisierte Kinderbetreuung.

„Alle Auszubildenden waren hochmotiviert und haben die Aufgabe innerhalb von drei Tagen gelöst", bilanziert Projektleiter Jan Walther. Und ergänzt: „Durch die Kinder, die alles ganz genau beobachteten, wurde die Tätigkeit aufgelockert, es war ein herzlicher Umgang miteinander, den ich im Vorfeld so nicht erwartet hätte."

Und genau das war es, was der Ausbilder erreichen wollte. Er hatte sich überlegt, den zukünftigen Kolleginnen und Kollegen nicht nur beruflich auf die weiteren Lebenswege vor zu bereiten, sondern ihnen auch zu zeigen, wie andere Menschen leben. Eine Idee, die der Leiter der Eisenbahn, Frank Türger, sowie die RheinCargo-Geschäftsführer Rainer Schäfer und Horst Leonhardt sofort mit trugen.

Als zweite Station ging es in die Essensausgabe für Obdachlose des Franziskanerklosters in Düsseldorf. Für die Jugendlichen, so berichtet Walther, ein noch eindrucksvolleres Erlebnis. „Einer unserer Auszubildenden ist mit seinem Geld für die Menschen einkaufen gefahren was ich so nicht erwartet hatte." Und so lernte auch der Ausbildungsleiter seine Zöglinge von einer ganz neuen, ganz anderen Seite kennen. „Sie haben mich alle überrascht – und das im allerpositivsten Sinne. Und ich denke, auch unsere Botschaft ist angekommen."

Kein Wunder, dass die „soziale Woche" der RheinCargo im kommenden Jahr auf jeden Fall wiederholt werden soll.

Hafenbahnhof als Busdrehscheibe

ÖPNV-Branche fordert bei Demonstration in Berlin eine verlässliche Finanzierung

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und die Infrastrukturinitiative „Damit Deutschland vorne bleibt" haben vor dem Reichstag eine Resolution an den Bundestagsvizepräsidenten Johannes Singhammer sowie weitere Parlamentarier übergeben. „Wir fordern die Bundespolitik auf, nach Jahren des Stillstands endlich für verlässliche Anschlussregelungen bei der Finanzierung des deutschen Nahverkehrs zu sorgen", so VDV-Präsident Jürgen Fenske. Um diesen Forderungen Nachdruck zu verleihen, waren Verkehrsunternehmen aus ganz Deutschland mit 62 ÖPNV-Linienbussen nach Berlin gekommen.

Mit großer Sorgfalt wurden die Busse für die Fahrt in die Hauptstadt im Hafenbahnhof verladen.

Und dabei erhielten sie Unterstützung von den Neusser Eisenbahnern der RheinCargo: Zehn Busse aus ganz NRW, darunter Fahrzeuge der Rheinbahn, bogestra, stoag, EVAG, DVG, KVB und sogar der Stadtwerke Münster, waren nicht über die Straße, sondern per Schiene in die Hauptstadt gerollt. Den Umschlag auf die Spezialtransporter übernahmen die Neusser in ihrem Bahnhof. Wegen der Größe der Fahrzeuge eine Aufgabe, die ebenso viel Fingerspitzengefühl wie Erfahrung erforderte. Die die Experten aber problemlos meisterten.

„Dieses einmalige Engagement vieler VDV-Mitglieder zeigt, wie groß der Druck auf die Branche inzwischen geworden ist. Wir brauchen jetzt endlich langfristige finanzielle Planungssicherheit, sonst können wir die gewohnt gute Qualität des ÖPNV-Angebots nicht mehr lange aufrechterhalten. Schon heute müssen notwendige Ausbauprojekte gestoppt werden", so Fenske.

Anlass für den diesjährigen Deutschland-Tag des Nahverkehrs mit seiner Aufsehen erregenden Bus-Demonstration und Resolutionsübergabe ist die seit Jahren unzureichende Finanzausstattung sowie das Auslaufen wichtiger Finanzierungsgrundlagen im Öffentlichen Personennahverkehr.

Eindrucksvoller Rückblick auf Leistungen

Neusser Bauverein AG veröffentlicht den inzwischen sechsten Sozial- und Tätigkeitsbericht

Mit der sechsten Ausgabe des Sozial- und Tätigkeitsberichtes dokumentiert die Neusser Bauverein AG einmal mehr die zahlreichen sozialen Zusatzangebote und die damit verbundenen Veranstaltungen, Projekte und Unterstützungen, die den Menschen in Neuss und in den Wohnquartieren des Wohnungsunternehmens zugute kommen.
Ob Unterstützung im Alter, Sport- und Freizeitangebote für Kinder aus sozial schwachen Familien oder spezielle Veranstaltungen nur für die Mieter der Neusser Bauverein AG: die Bandbreite der sozialen Zusatzleistungen, die den Bewohnern in den Wohnquartieren geboten werden, ist groß. Dazu zählen individuelle Beratungsangebote ebenso wie die vielfältigen Angebote in den Nachbarschaftstreffs vor Ort, die generationsübergreifend großen Zuspruch finden.

Darüber hinaus fördert das Wohnungsunternehmen auch soziale Projekte in der Stadt, von denen die Bürger direkt profitieren. Hier ist beispielhaft das Engagement für den Ausbau des Kindertagesstätten-Angebotes zu nennen. So hat die Neusser Bauverein AG Anfang 2014 ihre mittlerweile fünfte Sozialimmobilie für Kinder bis zu sechs Jahren an der Heerdter Straße im Barbaraviertel fertiggestellt und an den Träger übergeben.
„Ziel unseres sozialen Engagements ist es, dass Neuss lebenswert bleibt und sich unsere Mieter – unabhängig von Alter, Familienstand und Nationalität – in ihrer Wohnung und dem Wohnumfeld wohlfühlen. Deshalb setzen wir alles daran, die Lebensqualität in den Wohnquartieren immer weiter zu verbessern. Hierzu gehört die zeitgemäße Weiterentwicklung unserer Wohnungsbestände ebenso wie auch der kontinuierliche Ausbau unserer sozialen Serviceangebote", betont Frank Lubig, Vorstandsvorsitzender der Neusser Bauverein AG bei der Vorstellung.
Der Sozial- und Tätigkeitsbericht 2013 steht unter www.neusserbauverein.de zum Download bereit oder kann unter Tel. 127-424 angefordert werden.

Der Vorstandsvorsitzender Frank Lubig (re.) und Vorstandsmitglied Dirk Reimann vom Neusser Bauverein sind stolz auf den jetzt vorgestellten Sozial- und Tätigkeitsbericht

Neue Anlage feierlich in Betrieb genommen

Rieck Entsorgungs-Logistik beging Geburtstag und Einweihung mit einem Fest im Neusser Hafen

Zwei gute Gründe zum Feiern hat die Rieck Entsorgungs-Logistik (REL): Das Unternehmen beging sein 20-jähriges Firmenjubiläum und weihte die neue Abfall- und Altpapierbehandlungsanlage ein. Deshalb lud Geschäftsführer Stefan Rieck zur offiziellen Feier.
Als Ehrengäste nahmen Dr. Dieter Porschen, Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein/Krefeld, sowie der Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes für Sekundärrohstoffe und Entsorgung (BVSE), Eric Rehbock, teil. In ihren Reden hoben sie die erfolgreiche Geschichte des Unternehmens hervor und betonten, wie wichtig die Entsorgung für den verantwortungsvollen Umgang mit Umwelt und Ressourcen sei.
„Der Pressbetrieb vervollständigt unser Entsorgungsangebot", erklärt Stefan Rieck. „Wir holen Reststoffe nicht nur ab und führen sie der fachgerechten Wiederaufbereitung zu, sondern übernehmen schon selbst einen Teil des Recyclings – und schließen damit den Wertstoffkreislauf." Die in der Anlage produzierten Papier-, Folien- und Kunststoffballen sind begehrte Rohmaterialien, die in Papierfabriken und bei Kunststoffaufbereitern weltweit Verwendung finden.
Zurzeit läuft die Anlage voll ausgelastet im Einschichtbetrieb, 15 Mitarbeiter wurden dafür neu eingestellt. Sollte die Nachfrage weiter steigen, ist der Zweischichtbetrieb geplant – dann würden sechs weitere Mitarbeiter dazukommen. Rieck investierte insgesamt knapp sechs Millionen Euro in die neue Anlage.

Foto: Rieck Entsorgungs-Logistik

Eric Rehbock (v.l.n.r.), Stefan Rieck und Dr. Dieter Porschen

NACHHALTIG

Die Rieck Logistik-Gruppe ist ein Full-Service-Logistiker mit Hauptsitz in Berlin. Circa 700 Mitarbeiter sind an den nationalen und internationalen Rieck-Standorten beschäftigt: in Berlin, Dresden, Frankfurt am Main, Hamburg, München, Neuss, Nürnberg, Rostock, im tschechischen Mikulov, Sankt Petersburg (Russland, Unternehmen Fracht-Trans) sowie an den 16 Standorten der chinesischen Tochter Rieck Henco. Der Gruppenumsatz betrug 2013 rund 153 Mio. Euro.

Autoterminal gehen Lichter auf

Automobillogistiker ATN stellt auf umweltfreundliche LED-Beleuchtung um

In Neuss sind es nicht nur die Lichter der Großstadt, die von Aktivität und Einsatz der Menschen künden, sondern auch die Beleuchtung im Hafen, die in den Morgen- und Abendstunden weithin sichtbar macht, dass hier gearbeitet wird. Und eben dort strahlt bald der Autoterminal noch ein bisschen heller.

Wolfgang Clauß, Geschäftsführer der Autoterminal Neuss GmbH & Co. KG (ATN) lässt derzeit die bisherige konventionelle Beleuchtung auf den Freiflächen, in Parkhäusern und Werkstätten durch LED-Lampen ersetzen. Mit rund 300.000 Euro eine beachtliche Investition für ein mittelständisches Unternehmen, das aber große Mütter hat: ATN ist ein Joint Venture der BLG Logistics Group und der DB Schenker.

Kleine Lämpchen mit großer Leucht-Wirkung. Wolfgnag Clauß mit den neuen LED-Strahlern.

Und die Investitionen zahlen sich gleich in mehrfacher Hinsicht aus. Die neuen Lampen senken den Energiebedarf der Beleuchtung um mehr als die Hälfte. Das heißt, die Kosten werden sich in dreieinhalb Jahren amortisiert haben. Das hat die Untersuchung eines unabhängigen Ingenieursbüros ergeben.

Weniger Energieverbrauch kommt natürlich auch der der Umwelt zu Gute, durch weniger Emissionen bei der Energiegewinnung: 43 Prozent weniger Kohlendioxid, 32 Prozent weniger Stickstoff und 43 Prozent weniger Schwefeldioxid.

Dabei geben die neuen Lampen mit ihrer von 400 auf 200 Watt reduzierten Stärke deutlich mehr Licht als ihre Vorgänger ab. Dieser neue Glanz ist natürlich als zuerst der Belegschaft aufgefallen und die ist begeistert. „Nicht, dass demnächst versehentlich die Flugzeuge nicht mehr Düsseldorf sondern uns ansteuern", scherzte ein Mitarbeiter.

Im Verladebereich der Gleise wird die Arbeit durch die neuen Lampen zudem noch sicherer, weil es kaum noch Schattenwurf gibt. In dem Projekt kommen zudem internationale und lokale Kompetenzen zusammen: „Wir kooperieren mit Hyundai Glovis, dem koreanischen Logistiker für große Automobilhersteller. Bei der Umsetzung bauen wir auf die Kompetenz der „Neuss & Franken Elektrotechnik GmbH", erläutert Clauß."

Seit Mitte letzten Monats, pünktlich zum Herbstbeginn und dem Start der dunklen Jahreszeit, ist ein Steiger auf dem Gelände unterwegs. Der Lampenwechsel selber gestaltet sich dann relativ problemlos. Die jeweils vierköpfigen Teams schrauben die alten Gehäuse ab und montieren die neuen.

Trotzdem wird das Unterfangen aber noch etwas dauern, denn insgesamt 250 Strahler in den Außenflächen, 800 in den Parkhäusern und weitere 400 in den Hallen stehen auf der Liste. Clauß dazu: „Natürlich beginnen wir mit den größten Energieverbrauchern und arbeiten uns dann weiter durch."

Position

Zur Neuwahl des Europäischen Parlaments und der damit verbundenen Veränderungen in der Europäischen Kommission hat das Deutsche Verkehrsforum das Positionspapier „Mobilität für Europa" erarbeitet. Darin werden fünf Schwerpunktthemen der europäischen Verkehrspolitik und die Handlungsempfehlungen der deutschen Mobilitätsbranche aufgelistet.

Positiv

Die Kurzfristeinschätzung für das kommende Quartal in der Logistikbranche bleibt weiterhin aufwärts gerichtet: Per Saldo rechnen 40 Prozent der Anbieter und knapp 20 Prozent der Anwender von Logistik mit besseren Geschäften im Schlussquartal des laufenden Jahres. Auch in den nächsten zwölf Monaten soll es weiter aufwärts gehen.

Radtour

Foto: Heimatfreunde neuss

Bei idealen sommerlichen Bedingungen machten sich die Heimatfreunde Neuss auf ihre inzwischen zehnten Radtour auf, die zunächst von „Hermkes Bur" am Nordkanal entlang führte.

MOSOLF BEGEISTERTE

15 Studierende der Hochschule Neuss besuchten jetzt in der Riehe „Ortstermine" das Logistik Dienstleistungsunternehmen Horst Mosolf in Düsseldorf.

„Während der dreistündigen Werksführung vermittelte uns der engagierte Niederlassungsleiter die Arbeitsabläufe und Zusammenhänge seines Unternehmens", berichtet Mario Zurera Sanchez, Student International Industry & Trade Management. „Nach einer Besichtigung des Unternehmensgeländes und einer informativen Unternehmenspräsentation hatten wir anschließend die einmalige Möglichkeit, das Beladen eines Binnenschiffs mit Mercedes Sprintern hautnah zu erleben." Schnell bemerkten die Studierenden, welche Fahrkünste für das Beladen eines Schiffes mit Autos notwendig sind.

Foto: Hochschule Neuss

Impressum

Herausgeber: Rainer Schäfer (verantwortlich)
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
Hammer Landstr. 3 ■ 41460 Neuss
Telefon: (02131) 5323-0
Fax: (02131) 5323-105
info@nd-haefen.de

Redaktion und Verlag:
HAFENZEITUNG, A. Fröning
Antoniusstr. 18 ■ 45470 Mülheim a. d. Ruhr
afroening@hafenzeitung.de
Chefredakteur: Andreas Fröning
Telefon: (0151) 52565634

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