Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | FEBRUAR 2015

Dietmar Lonke arbeitet neu bei Ambrogio Seite 13

Ticker: Nachhaltige Agrarlogistik +++ Kompetente Partner an der Nordseeküste +++ Parlamentarier diskutieren Infrastruktur +++ Hafen Krefeld erfolgreich zertifiziert +++ Ausgezeichnete Bauwerke im Neusser Hafen +++ Logistik lädt wieder ein +++

Ein bestens eingespieltes Team

Für die Sicherheit im Hafen handeln alle Beteiligten immer ganz schnell

Da von Bombenblindgängern eine große Gefahr ausgehen kann hat die Bezirksregierung Düsseldorf zum Anfang 2014 entschieden, dass diese aus Sicherheitsgründen am gleichen Tag entschärft werden sollen. Das stellt auch die Neuss Düsseldorfer Häfen vor eine neue Herausforderung, wie Udo Derendorf, zuständig für das Thema, berichtet. Allerdings eine Aufgabe, die das Team mit Erfahrung und Können hervorragend meistert, wie die Bilanz des ersten Jahres zeigt.

Wird heute ein Hafengrundstück bebaut oder umgebaut, wird zunächst über die Ordnungsbehörde eine Luftbildauswertung bei der Bezirksregierung angefragt. Ergibt sich ein Verdachtspunkt, beginnt eine eingespielte und bewährte Kette: Mit Sondierungsbohrungen wird geschaut, ob sich ein Fremdkörper im Erdreich befindet. Ergeben die Messungen einen Kontakt, erfolgt eine Suchschachtung. Gleichzeitig wird im Vorfeld eine Vorbesprechung mit den Ordnungsbehörden, Polizei, Feuerwehr, Versorgungsbetrieben sowie Bus- und Bahnbetriebe durchgeführt. Derendorf informiert außerdem über die Immobilienabteilung angrenzende Mieter. Als Vorbereitung für den Fall der Fälle. Manchmal hat die Hafenmannschaft Glück, und eine vermeintliche Bombe entpuppt sich als Hydrant. Trotz der vielen Baustellen im letztem Jahr musste das Räumkommando nur ein mal anrücken – und erledigte die Aufgabe ohne besondere Vorkommnisse.

Krefeld

Funde aus dem römischen Kastell in Gellep sowie seinem Rheinhafen standen im Mittelpunkt des traditionellen Grabungsabends des Museums Burg Linn.

Erfolgreich

Foto: Dortmunder Hafen AG / Kater

Nach Schleusensperrung und Streiks 2013 konnte der Dortmunder Hafen seinen Umschlag 2014 wieder um 24 Prozent auf 2,94 Mio Tonnen steigern – das beste Ergebnis seit 2008.

„Verkehr in Zahlen“ als kostenloser Download

Das neue Nachschlagewerk „Verkehr in Zahlen 2014/2015“ liegt vor. Erstmals steht diese Datensammlung, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) herausgegeben wird, online zum Download bereit. Unter der Internetadresse www.bmvi.de/viz kann das Nachschlagewerk als PDF- und auch als Excel-Datei kostenfrei herunter geladen werden. In diesem Format können die Daten einfach per Mausklick weiterverarbeitet und mit anderen Statistiken verglichen werden.

„Verkehr in Zahlen“ enthält auf mehr als 300 Seiten aktuelle Zahlen und Zeitreihen. Diese betreffen alle Bereiche der Mobilität und des Verkehrs – von den Investitionen in die Infrastruktur über das Verkehrsaufkommen bis zum täglichen Mobilitätsverhalten.

WINTER

Die Neuss Düsseldorfer Häfen weisen ausdrücklich darauf hin, dass in Neuss und Düsseldorf wegen der weitläufigen Hafengebiete, der Winterdienst (Straßen, Wege, Kaimauern, Landgänge, Böschungs- und Kaimauertreppen) nicht umfassend durchgeführt werden kann. Dieser Hinweis gilt bis auf Widerruf.

Auch der Rheinhafen Krefeld hat für sein Gebiet eine gleichlautende Warnung veröffentlicht.

Einen hohen Preis

Jetzt erforderliche Ressourcen bereit stellen

Wenn alle Beteiligten wie jetzt auf dem Parlamentarischen Abend des BÖB in Berlin miteinander diskutieren, sich am Ende über die Wichtigkeit der Infrastruktur einig sind und uns trotzdem unter dem Strich nichts anderes einfällt, als die Gebühren zu erhöhen und die Wassersportler zu belasten, so finde ich das schon bedenklich. Wenn ein Land, das dermaßen auf seine Infrastruktur angewiesen ist, sich nicht in der Lage sieht, die finanziellen und personellen Ressourcen zur Verfügung zu stellen, dann werden wir alle am Ende der Tage einen sehr hohen Preis zahlen. Und der Preis wird dann deutlich höher liegen als die 5 Mrd. Euro, die wir nach den aktuellen Berechnungen derzeit benötigen. RAINER SCHÄFER

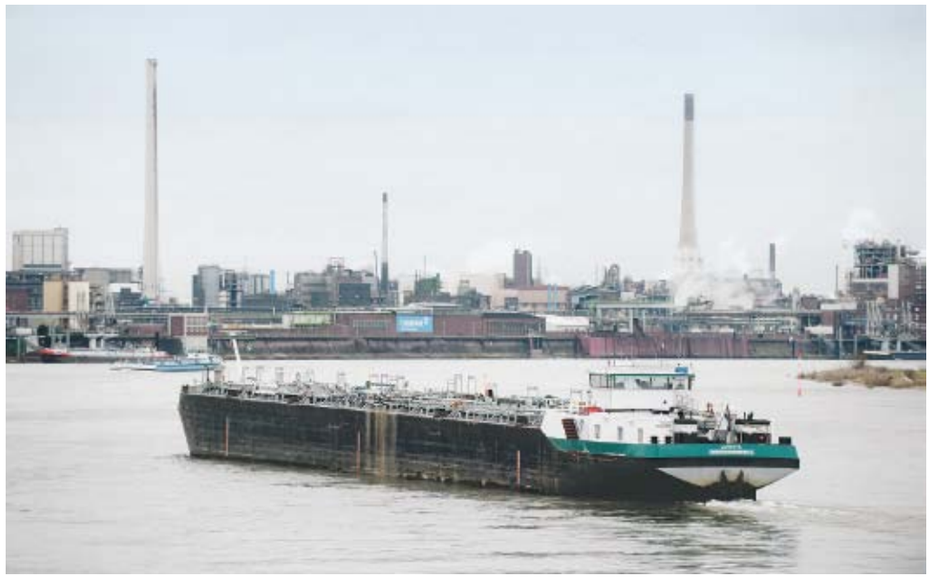
Wir schätzen Sie

Häfen sind traditionell sehr aufgeschlossen

Herr Schmidt saß in seinem Auto auf dem Weg nach Hause. Dabei ging ihm durch den Kopf, dass er jetzt beinahe dreißig Jahre hier in Oran wohnte. Er war als Fünfjähriger mit seinen Eltern aus Deutschland gekommen. Sein Vater kam als sogenannter Gastarbeiter, weil hier in Algerien Arbeitskräfte gesucht wurden. Herr Schmidt fühlte sich durchaus als Algerier, obwohl er seine deutschen Wurzeln und seinen christlichen Glauben nicht vernachlässigte. Deswegen irritierten ihn zunehmend die neuerdings stattfindenden fremdenfeindlichen Aufmärsche hier in Oran und die unterschwellige Christenfeindlichkeit, die ein großes Unbehagen in ihm auslöste.
Sie, liebe Mitarbeiter, arbeiten nicht in Algerien sondern in Deutschland. Aber wenn Sie muslimischen Glaubens sind, empfinden Sie vielleicht auch ein gewisses Unbehagen, wenn sie bestimmte Kundgebungen im Fernsehen betrachten. Wir, die Neuss Düsseldorfer Häfen als Ihr Arbeitgeber, wissen Ihren Fleiß, Ihre Kenntnisse, Ihren Einsatz und natürlich Sie persönlich sehr zu schätzen und freuen uns, dass Sie bei uns sind. WERNER HILLERMANN

Häfen unterstützen

Sicherheitsstrategie des Ministeriums einhellig begrüßt



Die Parlamentarische Staatssekretärin Dorothee Bär hat im Bundesverkehrsministerium (BMVI) die Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft vorgestellt. Die Sicherheitsstrategie soll den Schutz kritischer Infrastrukturen und die verkehrsträgerübergreifende Gefahrenabwehr im Güterverkehr und Logistik gewährleisten. Die Strategie knüpft an die jahrelange Zusammenarbeit von Wirtschaft und Staat im Rahmen des Arbeitskreises Sicherheit des BMVI an, in dem laufend über aktuelle Herausforderungen und Konzepte für eine größere Sicherheit diskutiert und gemeinsame Lösungen gefunden werden. Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen wirkt seit Jahren in diesem Arbeitskreis intensiv mit.
„Unsere Sicherheitsstrategie soll die Sicherheit und Resilienz der kritischen Infrastrukturen im Transportsektor erhöhen und das Risiko- sowie Krisenmanagement verbessern", so Bär. „Sie bildet den Handlungsrahmen für die Kooperation mit der Wirtschaft und für die internationale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der verkehrsträgerübergreifenden Gefahrenabwehr."
Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen unterstützt das BMVI bei der Umsetzung der Sicherheitsstrategie. Die fürchterlichen Ereignisse von Paris, aber auch die Unwetter der letzten Tage, haben noch einmal daran erinnert, dass Wirtschaft und Staat nur gemeinsam Risiken und Gefahren beurteilen sowie Schäden und Folgen abwenden können. Dafür ist der ÖPP-Ansatz des Arbeitskreises die richtige Lösung, folgt er doch auch dem von den Sicherheitsbehörden und der Wirtschaft eingeschlagenen Weg im Rahmen des Umsetzungsplans Kritische Infrastrukturen (UP Kritis). BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge: „Die Sicherheitsstrategie ist ein hervorragender Leitfaden für die nächsten Jahre."

Einschätzung

Foto: Wikipedia, Foto-AG Gymnasium Melle

Dr. Valerie Wilms, Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages

Verantwortung gezielt fördern

Es reicht nicht, Stellen zu schaffen

Es ist schlecht um die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) bestellt. Trotz angekündigter Reformen wurde nach nur kurzer Zeit der Hebel wieder umgelegt, zurück zum alten Trott der klassischen Behördenstruktur. Ziel der Reorganisation war doch ein Umdenken hin zum Dienstleister. Aber das wurde aufgegeben.
Das erfordert auch, dass wir eine gewisse Flexibilität in das System bringen, Entscheidungskompetenzen nach unten verlagern und Verantwortung möglich machen. Dazu muss man aber auch die Strukturen so aufstellen, dass nicht jede Kleinigkeit von oben abgesegnet werden muss.
Es ist erforderlich, externe Dienstleister mit ins Boot zu holen, denn es gibt ja auch Sachverstand außerhalb der WSV. Zumal es nicht ausreichen wird, mehr Stellen zu schaffen. Durch zusätzliche Erhaltungsmaßnahmen wird viel zukommen auf die WSV. Wenn das abgearbeitet werden soll, brauchen wir auch externe Ingenieure, um Spitzen abzufedern. Aber langfristig brauchen wir eine WSV, in der jeder Mitarbeiter mehr Verantwortung erhält.
Auch deswegen wollen und müssen wir andere Möglichkeiten in unserem Umfeld nutzen.

IMPORTE

Agrarmassengüter, wie Getreide und Ölsaaten, werden aus Zentral- und Osteuropa importiert und insbesondere per Binnenschiff, Seeschiff (Shortsea Shipping) und Bahn über die ZARA-Häfen in die Region befördert. Ungarn, Rumänien, Bulgarien, Frankreich, das Rhein-Main-Gebiet und die neuen Bundesländer der Bundesrepublik zählen zu den wichtigsten Importregionen der Region Rhein-Maas-Nord.

Manchmal reicht ein kleiner Anstoß

Auch Agrartransporte lassen sich umweltfreundlich gestalten und sparen dann womöglich auch noch Kosten

Welche Möglichkeiten gibt es, Transporte mit landwirtschaftlichen Produkten und Lebensmitteln umweltfreundlicher zu gestalten? Viele. Das hat die erste von vier Studien von Thomas Waaden vom Institut GEMIT – Geschäftsprozessmanagement und IT von der Hochschule Niederrhein University of Applied Sciences in Mönchengladbach ergeben.

Das Institut GEMIT der Hochschule Niederrhein unter Leitung von Prof. Dr. Beckmann beschäftigt sich in der Abteilung Logistik mit strategischen und operativen Problemstellungen von Unternehmen. Im Rahmen der Forschungs- und Wirtschaftsprojekte spielen die Dimensionen der Nachhaltigkeit eine zentrale Rolle. Die Experten bieten auch im Nachgang des Projektes Green² an, Verlagerungspotenziale innerhalb Ihrer Lieferketten zu ermitteln und mit Interessenten nachhaltige Lösungen zu entwickeln. Dies betrifft neben dem Agrarsektor auch weitere Branchen, in denen Waren transportiert werden. Die Projekterfahrungen und Know-how sollen auch weiterhin eingesetzt werden, um die Unternehmen bei der Maßnahmenumsetzung zu unterstützen, die die Wichtigkeit einer nachhaltigen Entwicklung erkannt haben.

Allerdings erfordern sie vor der Umsetzung ein teilweise erhebliches Umdenken bei allen Akteuren. Das verspricht dann aber im Gegenzug sehr positive Effekte.

Das erste Arbeitspaket des Projektes „Green²: Green Logistics in Agrobusiness" befasste sich mit dem nachhaltigen Güterverkehr im Agrarsektor, genauer den Transport- und Umschlagsprozessen bei Projektpartnern und weiteren Unternehmen. Das Untersuchungsgebiet erstreckte sich vorwiegend über die Region Rhein-Maas-Nord (RMN) und teilweise über dessen Grenzen hinaus, da sich Lieferketten nicht lokal eingrenzen lassen.

Und die Ergebnisse der Studie – die unter green2logistics.eu und institut-gemit.de erhältlich ist – geben allen Grund zur Hoffnung: Neben umgesetzten oder noch in der Umsetzung befindlichen Projekten, konnten schon durch die Untersuchung verschiedene Unternehmer und ihre Mitarbeiter in Hinblick auf die Notwendigkeit einer nachhaltigen Logistik sensibilisiert werden. „Manchmal waren es Denkanstöße, die einen Unternehmer dazu bewegten, die Logistik aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten", berichtet der Fachmann. „Alleine der Hinweis auf eine langfristige Planung, um den zukünftigen Supply-Chain-Risiken frühzeitig zu begegnen, regte den ein oder anderen dazu an, sich mit nachhaltigen Handlungsoptionen auseinanderzusetzen."

Allerdings hat Waaden auch erfahren müssen, dass trotz alledem die Bereitschaft, Prozesse nachhaltig zu gestalten, noch in den Kinderschuhen steckt. „Ökonomische Ziele stellen heutzutage ein starkes Übergewicht im Vergleich zu den ökologisch notwendigen Aktivitäten dar", lautet sein Fazit aus den Gesprächen.

Jeder Unternehmer sollte sich soweit verantwortlich fühlen und die Win-Win-Potenziale für Unternehmen und Ökosystem einer Prüfung unterziehen", appelliert er.

Ein Vorteil für heutige Unternehmen sei, dass sich Prozesse und Strukturen noch Schritt für Schritt nachhaltig gestalten lassen solange sie nicht unter gesetzliche Vorgaben fallen. Diese, so seine Prognose, würden aber zukünftig sehr wahrscheinlich durchgesetzt. Die Studie empfiehlt deswegen den Verantwortlichen in den Firmen, stufenweise und so früh wie möglich den Paradigmenwechsel in der Logistik im eigenen Unternehmen aufzugreifen und neue Strategien und Ziele zu definieren. „Diese Verfahrensweise ist wahrscheinlich einfacher als ein späteres fundamentales Reengineering der Prozesse, Strukturen und der Unternehmenskultur unter Zeitdruck."

Als Beispiel nennt Waaden die Verkehrsverlagerung. Logistikdienstleister würden beispielsweise stufenweise Testläufe anbieten, um die Kunden von der sicheren Umsetzbarkeit zu überzeugen. „Wer sich bereits heute der Herausforderung stellt, alternative Verkehrsträger in die eigene Logistik zu integrieren, kann sichere Prozesse in der Lieferkette aufbauen und sich Kapazitäten auf Schiene und Wasserstraße sichern", prognostiziert er. Mit besten Perspektiven: So ließe sich eigenes Know-how in der operativen Abwicklung aufbauen und Kooperationen mit Dienstleistern frühzeitig entwickeln. „Zukünftigen Engpässen und Herausforderungen aufgrund von LKW-Fahrermangel, Verkehrsengpässen und strengeren politischen Vorgaben kann somit frühzeitig entgegengewirkt werden."

Das Projekt habe zudem ebenfalls gezeigt, dass die wenigsten Unternehmen nachhaltige Ziele und Leitlinien in der eigenen Unternehmensstrategie verankert haben.

Das Pojekt Green²: Green Logistics in Agrobusiness wird im Rahmen der INTERREG-IV-A-Programms Deutschland-Nederland mit Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) und des Ministerium für Wirtschaft NRW sowie der Provincie Limburg kofinanziert. Es wird begleitet durch das Programmmanagement bei der euregio rhein-maas-nord.

Tauchsport und Kreuzfahrten beliebt

Trotz leichter Besucherrückgänge zogen die Organisatoren der „boot" ein positives Fazit der Messe

Die „boot" Düsseldorf bleibt ein sicherer Hafen für die internationale Boots- und Wassersportwirtschaft: Die weltgrößte Boots- und Wassersportmesse hat die Erwartungen ihrer Aussteller in weiten Teilen der Angebotspalette erfüllt. 240.200 Boot- und Wassersportler aus rund 60 Ländern reisten nach Düsseldorf, um sich in 17 Messehallen bei 1.741 Ausstellern aus 57 Ländern über Bootspremieren, neue Wassersportgeräte, Ausrüstungen und maritime Dienstleistungen zu informieren.

Das Segelboot oder die Segelyacht ist nach wie vor des „boot"-Besuchers Liebling: Fast die Hälfte interessierte sich für den Bootsport unter Segeln. Knapp jeder Dritte wollte sich über Motorboote informieren. Das gilt auch für Bootsausrüstungen und Zubehör. Bei mehr als jedem vierten Besucher standen Tauchreisen und Tauchausrüstungen auf dem Einkaufszettel. Jeden Fünften zog es in die Reisewelten in den Hallen 13 und 14.

Nach Angaben von BVWW-Geschäftsführer Jürgen Tracht liegt das Neuboot-Geschäft auf dem guten Vorjahresniveau. Dies treffe sowohl für Motorboote als auch für den Markt rund um Segelyachten und Segelboote zu. In manchen Segmenten seien auch Zuwächse zu verzeichnen. „Die Nachfrage nach großen Yachten zieht wieder an. Die Branche konnte auf der Messe vielversprechende, internationale Kontakte knüpfen und hat gut verkauft. Viel Dynamik liegt auch im Segment am anderen Ende der Skala: Das Interesse an Kleinbooten wird deutlich von der Regelung beflügelt, dass Boote bis 15 PS führerscheinfrei gefahren werden dürfen."

Foto: Messe Düsseldorf

Vielfältig war auch in diesem Jahr wieder das Angebot der Messe „boot", das die Besucher erwartete.

Die Anbieter von hochwertigen Bootsausrüstungen und Zubehör profitieren von der demografischen Entwicklung. Ihre Umsätze überschreiten das Vorjahresniveau deutlich. Viele Bootseigner jenseits der Lebensmitte ziehen die Aufwertung ihres Bootes dem Kauf eines Neubootes vor. Sie investieren gutes Geld in hochwertige Komfortausrüstungen wie Bord- und Unterhaltungselektronik, Kochgeräte sowie Kühl- und Klimatechnik für ihr „zweites Heim".

Den Herstellern von Tauchsportausrüstungen verschaffte die „boot" 2015 eine Atempause. Gute Umsätze im Handel und eine exzellent besuchte Tauchsporthalle dokumentierten, dass das Interesse am Tauchsport nach wie vor groß ist. Das macht der Branche Mut. Sie muss aufgrund der schwierigen politischen Lage in Ägypten, dem wichtigsten Tauchrevier für Einsteiger, seit Jahren empfindliche Umsatzeinbußen hinnehmen.

Der Chartermarkt verzeichnet gute Vorbuchungen für die Wassersportsaison 2015. Nach einem norddeutschen Sommer 2014 mit Sonne satt sind besonders die führerscheinfreien Binnenreviere Deutschlands und die Ostsee stark gefragt. International hoch im Kurs steht das Mittelmeer, vor allem das beliebte Charterrevier Kroatien und Griechenland, das mit einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis punkten kann.

Auf Anhieb auf der „boot" erfolgreich: das neue Thema Kreuzfahrten. Im Cruise Pavilion in der Halle 14 informierten sich den repräsentativen Besucherbefragungen zufolge rund 14.000 Besucher über die Möglichkeiten, Ferien auf den Decks internationaler Cruiser zu erleben. Die Erwartungen der beteiligten Reedereien wurden deshalb deutlich übertroffen

„Wir sind mit dem Messeverlauf zufrieden, auch wenn wir an das Spitzenergebnis des Vorjahres nicht anknüpfen konnten. An der Gesamtbewertung der Messe und ihrer Position in der Messelandschaft ändert das nichts: Die boot Düsseldorf bleibt ein Garant für gute Kontakte und Geschäfte und ein verlässlicher Marktplatz", so Werner Matthias Dornscheidt, Vorsitzender der Geschäftsführung der Messe Düsseldorf.

JÜDISCHE KULTURTAGE

Die Jüdischen Kulturtage im Rheinland finden bis zum 22. März unter dem Motto „angekommen – jüdisches [er]leben" statt. Die Jüdische Gemeinde Krefeld sowie weitere städtische und nicht-städtische Einrichtungen haben ein Programm mit Ausstellungen, Führungen, Vorträgen und Konzerten zusammengestellt. Krefeld beteiligt sich zum vierten Mal an den Jüdischen Kulturtagen. Das Kulturbüro der Stadt Krefeld war mit der Koordination der 23 Veranstaltungen betraut. Ein Höhepunkt dürfte die Lesung mit dem bekannten Fernsehschauspieler Michael Degen am 22. März im Jüdischen Gemeindezentrum an der Wiedstraße sein.

Das gesamte Programm steht unter www.juedische-kulturtage-rheinland.de auch im Internet zu nachlesen.

Viel Platz für Workshops und Forschung

Düsseldorfer Schifffahrtsmuseum bezieht Bibliotheks- und Archivräume im Herzen der Altstadt

Dr. Annette Fimpeler, Markus Todoric, Luisa Hentrich (am Kescher) und Ulrike Stursberg in den neuen Räumen des Museums.

Wovon viele Düsseldorfer träumen ist für die Mitarbeiter des Schifffahrt-Museum im Schlossturm seit einigen Tagen Wirklichkeit: Sie haben einen neuen Arbeitsplatz mitten in der Altstadt gefunden. Nach dem der letzte Karton ausgepackt wurde, freuen sie sich vor allem auf die Arbeit, obwohl die Räumlichkeiten sogar eine Dachterrasse mit Blick auf den Schlossturm aufweisen.

Der Museumschefin, Dr. Annette Fimpeler, war bei einer kleinen Eröffnungsfeier die Freude deutlich anzusehen, als sie Gäste und Freunde des Museums durch die insgesamt 180 Quadratmeter große Dachetage führte. Hier findet das vierköpfige Team nicht nur zwei große Büros zum Arbeiten, wie sie berichtet. „Ich freue mich noch mehr, dass wir jetzt auch die Möglichkeit haben, hier zu forschen und Publikum einzuladen. Nunmehr können Bibliothek und Archiv nach Voranmeldung auch öffentlich genutzt wirden. Frau Sturberg kann die geplanten Workshops verwirklichen."

Tatsächlich wird in den Räumen bereits konzentriert gearbeitet, wie die Besucher entdecken konnten. An einer Flipchart lässt sich erahnen, wie eine Infotafel für das Museum entsteht: Dort hängen verschiedene Text und Grafikelemente, als sei noch Minuten vor Eintreffen der Gäste über sie diskutiert worden. An einer Schrankwand gegenüber dienen Pläne und künstlerische Skizzen der betreffenden Ausstellungsebene offenbar als Einordnung und Inspiration gleicher Maßen.

„Wir haben jetzt die Möglichkeiten, jede Menge unserer Pläne umzusetzen", so Dr. Fimpeler in ihrer Ansprache. „Und das verdanken wir dem Engagement von Herrn Bürgermeister Friedrich G. Conzen Herrn Kulturdezernenten Hans-Georg Lohe, und natürlich unseren Freunden und Förderern des Schifffahrtmuseum im Schlossturm."

Deren Vorsitzender, Ernst Lamers, hatte nicht nur einen Scheck über 10.000 Euro für die weitere Arbeit mitgebracht, sondern auch viele lobende Worte für die neuen Büros. „Zu der geplanten Wiedereröffnung des Museums im Juni nach der erfolgreichen Renovierung und Neugestaltung gehört unserer Meinung nach auch endlich ein anständiges Büro. Ich danke der Stadt, dass sie sich dafür eingesetzt hat." Angesichts der umfangreichen Bibliothek fragte sich der Hafenunternehmer, wo die Museumsmannschaft diese Werke bislang alle versteckt hatten. Lamers nutzte den Anlass, um noch einmal für Spenden zu werben. Der Verein möchte noch gerne den Eingangsbereich des Museums renovieren sowie das Restaurant Laterne neu möblieren. „Und das kostet laut Aussage des Architekten Einiges. Aber wir geben nicht auf, putzen weiter die Klinken", versprach er zuversichtlich: „Wir haben schon viel zusammen getragen und ich hoffe, dass wir noch Etwas sammeln können. Der Vorstand und ich wünschen Ihnen viel Glück, arbeiten sie weiterhin fleißig wie bisher."

Der Kulturdezernent schloss den offiziellen Teil mit seinem Dank an den Freundeskreis: „Sie haben sich unglaublich eingesetzt und haben sehr sehr viele Mittel aufgebracht".

Foto: Powerboat Racing Team Schuft

VOLLSTART IN DIE NEUE SAISON

Mit neuem Mut und viel Energie startet das Powerboat Racing Team Schuft rund um die Neusserin Simone Schuft in das neue Jahr und in die Saison 2015. Nachdem 2014 technische Probleme und sehr viel Pech die anstrengenden Vorbereitungen und vielen Mühen zunichte gemacht hatten, lassen sich die Sportler aber nicht unterkriegen. Bereits im vergangenen Jahr begannen die verschiedenen Vorbereitungen. Unter anderem wurde mit Unterstützung der Europäischen Business- und Medienakademie EMBA in Düsseldorf neues Promotionmaterial erstellt, um weitere Sponsoren zu gewinnen. Außerdem war das Team auch auf der Messe „boot" vertreten um für sich und en Motorsport zu werben.

Mehr Informationen unter schuft-racing.de

„Faxen haben wir anfangs nicht gemacht“

In 44 Arbeitsjahren im Hafen hat der Neusser Karl-Heinz Cremerius weitreichende Veränderungen mit erlebt

Es war ein Zufall, der Karl-Heinz Cremerius am 1. Juli 1970 in den Neusser Hafen führte. Ein Nachbar seiner Eltern arbeitete in dem städtischen Betrieb und suchte einen Mitarbeiter. Das wäre doch was für den jungen Mann, der nach der Lehre als Großhandelskaufmann gerade seine Bundeswehrzeit ableistete. Meinte auch Cremerius, bewarb sich und wurde angenommen. Der Rest ist Geschichte, Hafengeschichte, genauer gesagt. Denn in den 44 Jahren an den Kais hat er zwar immer im Einkauf gearbeitet, dabei aber vier Geschäftsführer und enorme Umwälzungen miterleben dürfen, wie sich der frischgebackene Ruheständler gerne erinnert.

44 Jahre hat Karl-Heinz Cremerius den Hafen mit gestaltet – und in der Zeit viel erlebt.

„Es ist unheimlich gut gelaufen“, berichtet er in einem Cafe im heimischen Neuss. Und nimmt die nächste Frage vorweg: „Die letzten zehn Jahre waren die schönsten. Das kann ich unumwunden sagen. Und das hängt auch mit der Geschäftsführung der Neuss Düsseldorfer Häfen zusammen.“ Allerdings findet er auch für die Vorgänger Ludwig von Hartz und Heinrich Königshofen nur gute Worte.

Es war eine Zeit des technischen Wandels, die Cremerius miterlebte: „Computer war noch ein Fremdwort, Faxen machte man auch noch keine, ebenso wenig gab es Kopierer. Wir haben mit Matritzen gearbeitet“, lächelt er. Und fragt vorsichtshalber nach: „Wissen Sie, was das ist?“

Weitgreifender waren die organisatorischen Änderungen. Im Laufe der Zeit erhielten die Mitarbeiter immer mehr Freiheiten. „Schon unter von Hartz wurde mehr Verantwortung auf jeden einzelnen übertragen.“ Und so war Cremerius nicht nur für die Beschaffung hunderter Bleistifte, sondern auch Dieselloks und komplette Krananlagen zuständig. Letztere schlagen gleich mit einem siebenstelligen Betrag zu Buche.

Da half es, dass Computer im Hafen Einzug hielten. Auch wenn der erste, ein C64-Privatgerät, auf Betreiben des Personalrates wieder abmontiert werden musste. Und erste Access- und Excel-Dateien noch sehr unhandlich in der Bedienung waren, wie sich der Neusser erinnert.

Dem technischen Fortschritt standen zudem die wachsenden Vorschriften und Regularien zum Beispiel durch die EU gegenüber. „Das hat Abläufe sehr viel komplexer gemacht. Heute ist einiges nicht mehr ohne anwaltliche Begleitung machbar, wenn man sicher gehen will, dass man keine Fehler macht.“

Eins ist jedoch all die Jahre gleich geblieben: Den Hafen würde Cremerius als Arbeitsplatz und als Arbeitgeber immer empfehlen. Ohne Frage.

Bedenken gegen die geplante PKW-Maut

Verkehrsausschuss des Bundesrates befürchtet, dass der vorgelegte Gestzentwurf nicht EU-konform ist

Der federführende Verkehrsausschuss des Bundesrates hat im Januar den Gesetzentwurf zur PKW-Maut abgelehnt. Das Gremium habe grundsätzliche Bedenken, ob die geplante Pkw-Maut bei gleichzeitiger Kfz-Steuerentlastung für inländische Fahrzeughalter mit europäischem Recht vereinbar sei. Der Ausschuss forderte daher eine abschließende Stellungnahme der EU-Kommission noch vor Inkrafttreten des Gesetzes. Für den Fall, dass die Inländer-Entlastung über die Kfz-Steuer keinen Bestand habe, müsse sichergestellt werden, dass auch die Pkw-Maut wieder außer Kraft trete.

Foto: Straßen.NRW

Der Streit um die PKW-Maut geht in eine neue Runde.

Die Verkehrspolitiker kritisierten zudem, so eine Pressemitteilung, die hohen Kosten und den Bürokratieaufwand für Erhebung und Kontrolle der Maut und warnen vor Unklarheiten im Verwaltungsvollzug sowie vor negativen Auswirkungen auf grenznahe Unternehmen. Wegen der vorgesehenen Aufgabenübertragung auf die Kfz-Zulassungsstellen halten sie das geplante Gesetz für zustimmungsbedürftig – anders als von der Bundesregierung derzeit vorgesehen. Die Fachpolitiker aus den Ländern äußerten auch verfassungsrechtliche Bedenken: insbesondere die Aufgabenübertragung auf kommunale Behörden könne gegen das grundgesetzliche Verbot der Mischverwaltung verstoßen.

Der Finanzausschuss hatte keine Einwände gegen die Regierungspläne, der Umweltausschuss sieht von einer Empfehlung an das Plenum ab.

Mit dem Gesetzentwurf möchte die Bundesregierung die PKW-Maut für Autobahnen und Bundesfernstraßen einführen. Dies sei erforderlich, um den hohen Standard des Fernstraßennetzes aufrechterhalten und noch mehr als bisher in den Ausbau der Verkehrswege investieren zu können, heißt es in der Entwurfsbegründung.

Deshalb sollen alle Nutzer des deutschen Bundefernstraßennetzes einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung leisten. Die Abgabe soll für in- und ausländische PKW gelten, wobei Halter nicht in Deutschland zugelassener Wagen zunächst nur auf Autobahnen abgabepflichtig wären. Inländische Fahrzeughalter sollen die Maut grundsätzlich für ein Jahr entrichten (Höchstsatz 130 Euro). Die Kosten bestimmen sich nach dem Hubraum und den Umwelteigenschaften.

Neun vielseitige Standorte im Norden

Seaports of Niedersachsen repräsentiert eine der bedeutendsten Fracht-Drehscheiben Deutschlands

Als Universalhafen-Gruppe vermarktet die Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH eine ganze Reihe von Standorten, die sich vor allem in Nischenmärkten eine hohe Bedeutung erarbeitet haben.
Die drei-köpfige Marketinggesellschaft repräsentiert von Oldenburg aus neun niedersächsische Seehäfen mit zahlreichen Hafenumschlagsunternehmen, überregional aktiven Logistik-Netzwerken und Spezialisten für Hafendienstleistungen aller Art.
Zusammen bilden die Hafenstandorte an Elbe, Weser, Jade und Ems eine der bedeutendsten deutschen Fracht-Drehscheiben. Und das ist ein Gewinn für uns alle: Nur durch funktionierende Seehäfen wird Deutschland langfristig seine Position als führende Exportnation in der Welt behaupten können.
Als Hafenmarketinggesellschaft kommuniziert die Seaports of Niedersachsen GmbH die vielfältigen Leistungen der niedersächsischen Seehafenstandorte auf dem Weltmarkt. Dazu gehören auch die Beratung potenzieller Kunden sowie die Bündelung und das Weiterleiten von Anfragen an die angeschlossenen Hafenbetriebs- und Infrastrukturgesellschaften. Somit bietet die Seaports of Niedersachsen GmbH mehr als eine Lösung und wahrt dabei grundsätzlich eine neutrale Position.

Foto: EVAG

Der Automobilumschlag ist einer der Spezialitäten des Hafens Emden.

NEUBAU

Die Flotte des HWG-Mitglieds Bremer Reederei E & B GmbH (BREB) wird mit dem Neubau „MS BREMER FORTUNA" erweitert. Der von der Reederei Rörd Braren in China als Neubau erworbene 9.000-Tonner absolvierte im vergangenen Jahr seine Jungfernreise von China über Südkorea, Sri Lanka, Saudi Arabien, Ägypten, der Türkei und Italien nach Europa.

Windenergie und Agrarprodukte

Häfen haben mit Wissen und Erfahrung erfolgreich Nischen für sich erobert

Mit einem Umschlagsvolumen im Seeverkehr von ca. 45 Millionen Tonnengehören die niedersächsischen Seehäfen zu den größten Seehafengruppen in Deutschland. Ihre geografische Position, unmittelbar an den Mündungen der großen Wasserstraßen in der Deutschen Bucht, moderne, leistungsfähige Umschlags- und Lagereinrichtungen, qualifiziertes und erfahrenes Personal sowie hervorragende Anbindungen an Straße, Schiene und Wasserstraße gewährleisten optimale Bedingungen.
Unter den Mitgliedern der Universalhafengruppe finden sich entsprechend auch für ausgefallene Kundenwünsche kompetente Ansprechpartner, von den logistischen Standards ganz zu schweigen. Die Seehäfen Brake, Cuxhaven, Emden, Leer, Nordenham, Oldenburg, Papenburg, Stade und Wilhelmshaven und „ihre" Unternehmen haben sich in der befruchtenden Konkurrenz zu den großen Nachbarn individuelle Nischen erobert.
„Unsere Seehäfen in Niedersachsen sind wichtige Knotenpunkte in den Logistikketten zahlreicher Unternehmen – aus dem Mittelstand wie auch aus den Reihen großer Konzerne. Zum Teil handelt es sich um auch regional beeinflusste Aufgaben, in denen die Unternehmen gewachsen sind", erläutert Inke Onnen-Lübben. Einer dieser Bereiche ist das so genannte „Break Bulk" inklusive den umfangreichen Dienstleistungen für die expandierende On- und Offshore-Windenergieindustrie sowie für Projektverlader beim Handling für größte und überdimensionale Güter. „Zudem sind Agrar-, Stahl- und Forstprodukte für uns wichtige Themen", so die Sprecherin weiter. Aber auch Kohle, Öl, Chemikalien, Baustoffe und Kühlgüter sind bedeutende Umschlagsgüter. Ein weiteres wichtiges Standbein sind RoRo- und Automobiltransporte. Emden gilt als Europas drittgrößter Umschlagshub für Neufahrzeuge. Auch Cuxhaven kann Jahr für Jahr wachsende Mengen beim Neufahrzeugumschlag, aber auch beim Handling sonstiger rollender Ladung verzeichnen.

Fotos: Seaports of Niedersachsen GmbH, J. Müller

Keine Angst vor dicken Dingern: Projektumschlag in Brake.

Weitreichend

Der Chemiekonzern BASF mit Sitz in Ludwigshafen nutzt zukünftig auch Wilhelmshaven als Verladehafen seiner Überseecontainer in Richtung Japan. Der erste Zug, der vom KTL Kombi-Terminal Ludwigshafen aus startete, erreichte Wilhelmshaven am 16. Januar 2015. Die Container werden mit einem wöchentlichen, regelmäßigen Containerganzzug von EUROGATE Intermodal, einer 100%-igen EUROGATE-Tochtergesellschaft, vom Kombiverkehrsterminal Ludwigshafen transportiert und in Wilhelmshaven auf Schiffe des AE1-Dienstes von Maersk Line verladen.

Schwergewicht

Die EPAS Ems Ports Agency & Stevedoring Beteiligungs GmbH & Co. KG hat erfolgreich eine Tiefbohranlage aus Albanien am Nordkai im Emder Hafen umgeschlagen. Verschifft worden war die Anlage durch das Leeraner Logistikunternehmen EMS Chartering mit der „Vectis Castle". Das Schiff traf am 26. Dezember in Emden ein. Der Umschlag der rund 400 Packstücke mit einem Gewicht von insgesamt 2.336 Tonnen erfolgte auf die neue Lagerfläche der EPAS.

Den Mut zu neuen Wegen aufbringen

Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen diskutierte in Berlin über den Zustand der Wasserstraßeninfrastruktur

Deutschlands Wasserstraßen befinden sich aus Sicht des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) durch eine jahrelange Unterfinanzierung in einem katastrophalen Zustand. Seit Jahren findet ein kontinuierlicher Werteverzehr statt, der gestoppt werden muss. Auf dem Parlamentarischen Abend des BÖB wurde das Thema Mittelverwendung teils kontrovers mit Parlamentariern des Bundestages diskutiert. Teilnehmer wie Diskutierendewaren sich einig, dass dringend etwas getan werden muss.

Der Bundesverband sieht mehrere Entwicklungen, die diese Situation herbeigeführt haben. So sprach Rainer Schäfer, Präsident des BÖB, unter anderem darüber, dass der Verkehrsbereich grundsätzlich unterfinanziert ist. Leider sind die zuständigen Stellen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aufgrund einer unzureichenden Personalausstattung nicht mehr in der Lage, ihre Aufgaben zeitnah durchzuführen. Schäfer bekräftigt die Forderungen der Wirtschaft: „Mittel für die Wasserstraßeninfrastruktur müssen so aufgestockt werden, dass der Substanzerhalt und nachhaltige Sanierungen dauerhaft möglich sind und perspektivisch Ersatzneubau und zukunftsorientierte Neuinvestitionen realisiert werden können. Eine überjährige Mittelverwendung muss sichergestellt werden, da gerade Wasserstraßenbaumaßnahmen langwierig sind. Vordringlich sind mehr Personalmittel für Ingenieure erforderlich, um zusätzliche Projekte zu realisieren! Wir brauchen aber auch Mut neue Wege zu gehen! Dazu gehören für uns auch funktionale Ausschreibungen und die Einbindung regionaler Planungsgesellschaften."

Fotos: Peter-Paul Weiler, www.berlin-event-foto.de

Der Parlamentarische Abend des BÖB in Berlin stieß wieder auf großes Interesse.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, gab selbstkritische Einblicke in die Situation beim Unterhalt und Bau von Wasserstraßen. Die nominelle Unterfinanzierung der Wasserstraßen sei in Anbetracht des eingetretenen Personalmangels, insbesondere im Ingenieurbereich, aktuell nicht die größte Herausforderung. Ferlemann betonte, dass sich das Ministerium des anhaltenden Werteverzehrs bewusst ist und verwies auf den bald zur Veröffentlichung anstehenden Infrastrukturbericht.

Staatssekretär Ferlemann: „Der Bundesverkehrswegeplan wird aufzeigen, wie wir die anstehenden Projekte priorisieren wollen. Damit ist und bleibt der Unterhalt prioritär, Ersatz vor Ausbau ist ein Grundprinzip an dem wir festhalten müssen."

Schonungslos erläuterte er auch den Fachkräftemangel in der WSV: „Uns fehlen insgesamt 500 Stellen, die wir im Schulterschluss mit dem Haushaltsausschuss sukzessive aufbauen wollen. Wir sind zudem offen für die Einbindung von Planungsgesellschaften im Eigentum des Bundes."

Konstruktive Vorschläge vorgestellt

Arbeit bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung soll in Zukunft attraktiver gestaltet werden

Bettina Hagedorn, Mitglied im Haushaltsausschuss des Bundestages, bestätigte beim Parlamentarischen Abend des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) das gemeinsame Engagement: „Der Haushaltsausschuss hat vom BMVI ein Konzept zur außertariflichen Bezahlung von Ingenieuren und Fachkräften angefordert. Wir wollen in diesem wichtigen Punkt mehr Flexibilität und attraktivere Rahmenbedingungen in der WSV. Die Umsetzung geht aber nicht von heute auf morgen, das muss allen klar sein." Sie betonte, „dass die beschlossene Überjährigkeit entscheidend sei, um den Mittelabruf nachhaltig zu verbessern."

Die Diskussion war lebhaft und interessant.

Dr. Valerie Wilms, Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages, zeigte ihre Skepsis darüber, ob der eingeschlagene Weg ausreichend ist und widersprach Hagedorn darin, dass die veränderte WSV-Reform richtig sei. „Der Gedanke, die WSV als Dienstleister zu entwickeln, ist aufgegeben worden."

Am Ende der Diskussion stellte Rainer Schäfer Vorschläge zur Verbesserung der Situation bei Bau und Unterhalt der Wasserstraßen des BÖB in den Mittelpunkt: „Wir sind der Auffassung, dass die Eigenverantwortung der Wasser-und Schifffahrtsämter, als verantwortliche Stellen in Bau- und Unterhaltsfragen, grundlegend gestärkt werden muss. Die WSV sollte sich dabei auf ihre Managementaufgaben bei der Projektsteuerung und -kontrolle konzentrieren. Es muss eine Bündelung von Bauprojekten erreicht und es sollten vermehrt regionale Planungsgesellschaften eingebunden werden."

Die Vorschläge des BÖB trafen bei allen Teilnehmern auf Interesse. Staatsekretär Ferlemann: „Wir werden die Vorschläge des BÖB intensiv prüfen und in unsere Überlegungen mit einbeziehen. Wir überprüfen die Arbeit der WSV selbstkritisch bei der Ausarbeitung der konkreten Schritte der WSV-Reform."

Erfolgreiche Zusammenarbeit wird fortgesetzt

Stadtwerke Düsseldorf betreiben für mindestens weitere 20 Jahre die Strom- und Erdgasnetze der Stadt

Foto: Düsseldorf Marketing & Tourismus GmbH

Für mindestens 20 weitere Jahre können die Düsseldorfer sich auf „ihre" Stadtwerke verlassen.

Die Stadtwerke Düsseldorf betreiben seit mehr als 100 Jahren die Strom- und Erdgasversorgung in der Landeshauptstadt – und sie werden es mindestens 20 weitere Jahre lang tun: Nach einer 2013 begonnenen öffentlichen Ausschreibung und einem Ratsbeschluss überreichten Oberbürgermeister Thomas Geisel und Beigeordneter Dr. Stephan Keller die unterschriebenen Konzessionsverträge an Dr. Udo Brockmeier, Hans-Günther Meier und Rainer Pennekamp vom Vorstand der Stadtwerke.

Die Konzessionsverträge regeln, dass die Stadtwerke Düsseldorf den öffentlichen Straßenraum für die Strom- und Erdgasversorgung nutzen dürfen, zum Beispiel für die Verlegung und den Betrieb von Kabeln, Leitungen und Rohren. Im Gegenzug zahlt das Unternehmen eine gesetzlich geregelte Konzessionsabgabe an die Stadt, insgesamt rund 38 Millionen Euro pro Jahr.

„Mit den getroffenen Vereinbarungen setzen wir unsere erfolgreiche Zusammenarbeit fort: Damit schaffen wir die Voraussetzungen für ein hohes Maß an Versorgungssicherheit und einen effizienten und kostengünstigen Netzbetrieb", betonte Oberbürgermeister Thomas Geisel. Mit dem Ausbau der klimafreundlichen Fernwärmeversorgung und den gemeinsamen Überlegungen für die Schaffung bedarfsgerechter dezentraler Versorgungsstrukturen und die Einbindung Erneuerbarer Energien sieht er dabei die Landeshauptstadt auf einem sehr guten Weg hin zur klimaneutralen Stadt 2050, der Modellcharakter für die Energiewende in Großstädten haben kann.

„Für die Stadtwerke und die Kolleginnen und Kollegen, die hier arbeiten, hat die Verankerung unseres Unternehmens in der Stadt grundlegende Bedeutung", kommentierte der Vorstandsvorsitzende der Stadtwerke Dr. Udo Brockmeier die Erneuerung der Verträge. „Deshalb freuen wir uns besonders über diese Form der Anerkennung unserer langjährigen Arbeit für die Strom- und Wärmeversorgung in der Stadt. In dieser partnerschaftlichen Zusammenarbeit steckt großes Potenzial, das wir weiterhin konsequent für die Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft nutzen wollen".

Für die Versorgung der rund 600.000 Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger betreiben die Stadtwerke Düsseldorf ein mehr als 7.500 Kilometer langes Strom- und ein knapp 2.500 Kilometer langes Erdgasnetz. Dazu gehören auch mehrere Tausend technischer Anlagen wie zum Beispiel Umspannwerke, Trafostationen und Druckstationen.

Edler Jäger mit akrobatischem Geschick

Der Habicht ist „Vogel des Jahres 2015" – ein geliebter ebenso wie immer noch verfolgter Greifvogel

Der NABU und sein bayerischer Partner, der Landesbund für Vogelschutz (LBV), haben den Habicht (Accipiter gentilis) zum „Vogel des Jahres 2015" gewählt. Auf den Grünspecht, Vogel des Jahres 2014, folgt damit ein Greifvogel, der wie viele andere seiner Verwandten immer noch der illegalen Verfolgung ausgesetzt ist, obwohl die Jagd auf den Habicht seit den 1970er Jahren verboten ist.

Wer Habichte beobachten möchte, braucht Geduld – führt der meist scheue Waldvogel doch häufig ein eher verstecktes Leben. Oft ist er nur für Sekunden während seiner Jagdflüge zu sehen. In der Größe ist er mit einem Bussard vergleichbar, wobei der Habicht kräftiger aussieht und im Flug gut an seinem langen Schwanz zu erkennen ist. Die breiten und relativ kurzen, abgerundeten Flügel sind bei erwachsenen Tieren grau gefärbt. Die Unterseite ist hell mit schmalen, schwarzen Querstreifen gebändert oder „gesperbert". Typisch sind der helle Überaugenstreif und die gelb bis orange gefärbte Iris. Bei älteren Habichten steigert sich die Farbe bis ins Rubinrote. Junge Habichte tragen ein graubraunes Gefieder. Ihre Unterseite ist nicht gesperbert, sondern zeigt ein Tropfenmuster.

Foto: NABU/R. Rössner

Meist versteckt sich der Habicht im dichten Wald.

Die Partner eines Habichtpaares unterscheiden sich vor allem in ihrer Statur. Wie bei den meisten Greifvögeln sind weibliche Tiere deutlich größer und schwerer. Durchschnittlich werden sie 60 Zentimeter lang und 1.130 Gramm schwer. Ihre Partner dagegen erreichen 53 Zentimeter Körperlänge und sind mit circa 850 Gramm fast um ein Drittel leichter. Auch die Flügelspannweite hilft bei der Bestimmung des Geschlechts: Weibchen kommen im Durchschnitt auf 115 Zentimeter, die Männchen auf nur 100 Zentimeter.

Der Habicht hat eine wechselvolle Geschichte, die bereits im lateinischen Namen Accipiter gentilis steckt: Accipiter heißt „Der Zugreifende", gentilis bedeutet „Der Edle" – vermutlich ein Hinweis darauf, dass die „edlen Greifer" seit Jahrhunderten beliebte und bewunderte Jagdbegleiter in der Falknerei sind.

„Es geht nicht anders als miteinander“

Schifferpastor Frank Wessel warnt vor den wirtschaftlichen Auswirkungen von Fremdenfeindlichkeit

An kaum einem Ort wird die Internationalität der Häfen so deutlich wie bei Schifferpfarrer Frank Wessel. Vom „Haus der Schiffergemeinde“ in Duisburg aus betreuen der 50-jährige und sein zwölfköpfiges Team über 700 Kilometer Binnenwasserstraße und die anliegenden Häfen im Bereich der Evangelischen Kirche im Rheinland. „Das Leben und Arbeiten auf Schiffen ist schon seit vielen, vielen Jahrzehnten wenn nicht Jahrhundert von der Globalisierung geprägt“, erklärt er auf das Miteinander der verschiedenen Kulturen angesprochen. „Allein die Überlegung, dass der Rhein eine internationale Wasserstraße ist, verleitet zu dem Gedanken dass es gar nicht anders geht als miteinander.“ Mehr noch, berichtet der Kirchenmann: „Ich mache das jetzt seit 21 Jahren. Und es ist mir noch nie passiert, dass mir an Bord eines Schiffes von einem Problem berichtet wurde, das auf die unterschiedlichen Kulturen oder Religionen zurück zu führen ist.“

Schifferpfarrer Frank Wessel vor dem Modell „seines“ Kirchenschiffes, der Johann Hinrich Wichern.

Er ist sogar vom Umkehrschluss überzeugt. Nämlich, dass es sich die Menschen an Bord, im Lebensraum Schiff, gar nicht leisten können, den Nächsten zu ignorieren oder abzulehnen. „Denn das Miteinander findet auf sehr engem Raum statt. Und da ist es egal, welche Nationalität, Religion oder Geschlecht man oder frau hat.“

Trotzdem meint Wessel, dass auch die Binnenschifffahrt und die Häfen das Thema Fremdenfeindlichkeit im Auge behalten müssen. So wurde ihm vor einigen Jahren berichtet, dass in einem niederländischen Hafen ein deutsches Schiff nicht abgefertigt wurde weil ein Besatzungsmitglied ein T-Shirt mit einem rechtsextremen Logo trug.

Für den Pfarrer ein weiterer Aspekt der Diskussion: „Ich glaube an der Stelle wird deutlich dass es für die Logistik und damit auch für uns um den wirtschaftlichen Erfolg geht und unsere wirtschaftliche Basis.“ Entsprechend bemüht er sich vor allem auch bei seinem Schulunterricht, den jungen Leuten die Vorstellung zu vermitteln, dass sie mit Fremdenfeindlichkeit ihren eigenen Arbeitsplatz gefährden.“

Initiativen für die Binnenschifffahrt

Antwerpen bündelt in der Instream-Kampagne drei neu entwickelte digitale Angebote für das Gewerbe

Wöchentlich legen mehr als 915 Binnenschiffe am Hafen Antwerpen an. Damit dieser Binnenschiffsverkehr stets reibungslos läuft, müssen alle Partner der Lieferkette effizient zusammenarbeiten. In den letzten Jahren hat diese Zusammenarbeit zu der Entwicklung mehrerer digitaler Tools geführt, die alle ein Ziel haben: den Hafen Antwerpen für Binnenschiffe erreichbarer zu machen. Die Instream-Kampagne verbindet nun all diese Initiativen.

Bis 2030 verfolgt der Hafen Antwerpen das Ziel, den Anteil seiner Transporte per Binnenschiff im Modal Split von bisher 36 Prozent auf 42 Prozent zu steigern. Insbesondere die Binnenschiffstransporte spielen eine wichtige Rolle dabei, die Verbindung ins Binnenland zu erhalten und den logistischen Warenfluss zu gewährleisten. Ein reibungsloser Ablauf in der Abfertigung macht den belgischen Hafen auch weiterhin für Kunden attraktiv und führt letztendlich zu einer Steigerung der Binnenschiffsverkehre.

Foto: Port of Antwerp

Antwerpen will den Binnenschiffsverkehr weiter verbessern.

Einer der wichtigen Vorteile für erfolgreiche Binnenprojekte im Hafen Antwerpen ist die Zusammenarbeit aller beteiligten Parteien der Transportkette. Indem diese Kräfte kombiniert werden, kann der Hafen seine Prozesse und Strukturen der Binnenschiffstransporte optimieren und eine positive Dynamik unter den verschiedenen Projektbeteiligten schaffen. „Die Zusammenarbeit mit der Port Authority ist einzigartig. Dank des pragmatischen Herangehens und des offenen Dialogs zwischen dem Binnenschiffssektor und der Port Authority werden Ergebnisse für den effizienten Umgang mit dem Binnenschiffsverkehr im Hafen Antwerpen schnell erreicht“, sagt Philip Govers, Chief Operations Officer bei BCTN Benelux und Direktor der ICBO. Er ist sich sicher, dass sich der Hafen mit Instream zu **dem** Binnenhafen in Europa entwickeln wird.

Dreifach

„Instream“ bietet drei Vorteile: Das automatische Identifikationssystem (AIS) und die Koordination von Binnenschiffsbewegungen tragen zum reibungslosen, transparenten und sicheren Binnenschiffsverkehr bei. Das Binnenschiffsverkehrssystem „Barge Traffic System (BTS)“ erlaubt den Operateuren von Binnenschiffen, Zeitfenster anzufordern, die eine realistische Planung erlauben. Mit dem „Premium Barge Service“ bietet der Hafen Antwerpen einen besonderen Service: Wenn gewünscht, können Binnenschiffe weniger Container-Terminals im Hafen anlaufen. Ein bereitgestellter Container-Shuttle nimmt die Fracht auf und verteilt sie auf die übrigen Terminals.

Den Umzug in den Hafen bestens gemeistert

Felbermayr Deutschland hat die neue Firmenzentrale mit angeschlossener Schwerguthalle bezogen

Pünktlich haben die Mitarbeiter der Felbermayr Deutschland GmbH die beiden Hallen an der Bataverstraße im Krefelder Hafen bezogen werden. Auch die Mitarbeiter der Firmenzentrale haben in dem angeschlossenen Büroneubau die Arbeit aufgenommen. „Natürlich haben wir jede Menge Material mitgebracht, dazu Ordner und Unterlagen. Und der Tagesbetrieb geht ja auch weiter und darf auf keinen Fall gestört werden", berichtet Niederlassungsleiter Jürgen Schüring. Die ersten Einlagerungen konnten bereits verbucht werden

Und dazu haben sie reichlich Platz: Die erste Halle umfasst bei 60 mal 33 Metern 1.980 m². Sie ist durch ein acht Meter hohes und zehn Meter breites Tor erreichbar. Innen helfen zwei 200 Tonnen- und zwei 32 Tonnen-Krane mit einer Hakenhohe von 12,30 Meter beim Bewegen der Güter. „Im zweiten bereits vermieteten Hallenschiff verfügen wir noch einmal über 60 mal 29 Meter Fläche mit acht mal acht Meter Toren. Die beiden hier installierten 30 Tonnen-Krane haben sogar eine Hakenhöhe von 13,3 Metern.

Die beiden großen Krane sind der Stolz von Niederlassungsleiter Jürgen Schüring.

Die rund 40 Mitarbeiter mit Erfahrungen aus der Schwermontagebranche, aus Hafen und Umschlag sowie Transport und Logistik sind zudem erfahrene Fachleute.

Ideale Bedingungen etwa für die Einlagerungen von Transformatoren, Maschinen- und Anlagenbau sowie für die Montage von Großkomponenten. „Zumal wir im Hafen über allerbeste Anbindungen an die Verkehrsträger Schiene, Straße und Waser verfügen. Somit sind wir in der Lage im engen Kontakt mit den Kunden maßgeschneiderte Konzepte und Komplettlösungen zu entwerfen und erfolgreich umzusetzen", freut sich Schüring. Im Hafen können Teile für Anlagen und Maschinen mit bis zu 400 to Gewicht in der Halle und sogar 450 to auf den Außengeländen zusammen zu führen und zusammen zu bauen. „Hier in Krefeld können wir jetzt weitaus mehr als bisher, als wir uns meist auf den Umschlag beschränken mußten." Besonders für Anlagenbauer ergeben sich nun deutliche Vorteile: Die Montage vor Ort und anschließende Verschickung wahlweise mit der Bahn und dem Schiff in beinahe jeden Winkel der Erde. Das spart Kosten und sichert Qualität. „Hier können wir den Felbermayr-Gedanken einer multimodalen Angebotspalette komplett anbieten und für unsere Kunden jederzeit umsetzen." Mit einer zusätzlichen Freifläche von ca. 25.000 m² schafft Felbermayr zusätzliches Lagerpotenzial für seine Kunden. Ergänzend zu Maschinenbauunternehmen sind unter anderem Windenergie- und Fertigbetonteilhersteller die angesprochene Kundschaft.

Bekannte Stärken schriftlich bestätigt

Qualitätsmanagementsystem des Rheinhafen Krefeld erfolgreich nach DIN ISO 9001 zertifiziert

Kurz vor Weihnachten erhielten die Mitarbeiter der Hafen Krefeld GmbH ein Präsent, über das sie sich noch das ganz Jahr über freuen können und werden: ein Zertifikat. Darin wird bestätigt, dass der Rheinhafen Krefeld in jeglicher Hinsicht dem Qualitätsmanagement gemäß der DIN ISO 9001 genügt. Die Qualität, für die Mitarbeiter bislang schon bekannt und geschätzt waren, können sie nun schriftlich vorweisen. „Wir haben in den letzten Monaten viel Zeit, Nerven und auch durchaus Geld investiert", merkt Waldemar Tetzlaff an, der QMB (Qualitätsmanagement-Beauftragte) des Rheinhafens. Trotzdem ist auch ihm die Freude anzusehen.

Geprüft und offiziell für gut befunden: Der Rheinhafen Krefeld.

Geprüft wurden sowohl die Bereiche GF und Einkauf wie auch die Abteilungen Hafen, EVU und EIU-T. Zunächst theoretisch (Dokumentenprüfung), wobei die Auditoren den dicken Ordner durchstöberten, in dem sämtliche Anweisungen und Abläufe penibel notiert sind. Dann schauten sie zwei Tage lang in sämtlichen Abteilungen den Mitarbeitern über die Schulter, ob sie sich auch an die Vorgaben halten. Keine immer angenehme Situation weiß auch Tetzlaff, der sich noch einmal ganz herzlich bei allen für die Unterstützung bedankt. „Ich weiß, dass es manchmal etwas anstrengend war, aber das Ergebnis kann uns alle stolz machen. Der Nachweis eines solchen Managementsystems ist mehr und mehr integraler Bestandteil der Angebotsanfragen Dritter speziell großer, international arbeitender Firmen", erläutert er. Weswegen der Hafen die Mühen auf sich genommen hat. Und da reicht es eben nicht aus, für gute Arbeit bekannt zu sein.

Allerdings ist nach der Zertifizierung auch vor der Zertifizierung: Im November jeweils im Abstand eines Jahres, werden die Krefelder erneut kontrolliert. Diese Zwischenprüfung zwei Mal erfolgt bis nach drei Jahren die komplette Zertifizierung wiederholt werden muss. Dabei schauen sich die Auditoren auch an, ob der vorgeschriebene kontinuierliche Verbesserungsprozess (KVP) erreicht wurde.

Zudem soll in diesem Jahr auch noch die ECM-Zertifizierung gemäß der Richtlinie EU 445/ 2011 und die VPI-Prüfung für die Güterwageninstandhaltung in der Eisenbahnwerkstatt erfolgen.

Das Binnenschiff boomt im Westen

Leistungsfähige Wasserstraßen sind sind Bedingung für alternative Logistikketten und Verkehrsverlagerungen

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums den Modal Split im Rheinkorridor unter besonderer Berücksichtigung der Binnenschifffahrt analysiert. Die aktuelle „Marktbeobachtung Güterverkehr" des BAG zeigt, dass der Binnengüterschifffahrt im Rheinkorridor eine größere Bedeutung zukommt als dem Schienengüterverkehr.

Zurückzuführen ist das hohe Beförderungsaufkommen hauptsächlich auf den Seehafenhinterlandverkehr. Der Großteil der beförderten Mengen wurde in den vergangenen Jahren auf diesen Strecken mit dem Binnenschiff transportiert.

Hauptsächlich verantwortlich ist der Seehafenhinterlandverkehr von den niederländischen Häfen Rotterdam und Amsterdam in den Raum Duisburg. Auch in umgekehrter Richtung aus dem Raum Düsseldorf in die Niederlande war ein großes Transportaufkommen zu verzeichnen. Für fast alle deutschen NUTS 2-Regionen (die Klassifikation der Gebietseinheiten) waren die Niederlande hinsichtlich des Beförderungsaufkommens sowohl die bedeutendste Empfangs- als auch Versandregion.

Die Transporte auf dem Rhein haben eine besondere Bedeutung für die deutsche Wirtschaft.

In dem Bericht wird auch beschrieben, dass die Binnenschifffahrt in neun von zehn Güterabteilungen die überwiegende Gütermenge transportiert. Dies gilt besonders für die aufkommensstarken Gütergruppen. Im zukunftsträchtigen Containerverkehr liegt die Binnenschifffahrt laut der Marktbeobachtung Güterverkehr knapp vor der Bahn.

Für BÖB-Präsident Rainer Schäfer zeigt die neue Auswertung, dass eine leistungsfähige Wasserstraße Bedingung für alternative Logistikketten ist: „Die Daten des BAG belegen eindrucksvoll, welche Bedeutung die europäische Binnenwasserstraße „Rhein" für uns und unsere Nachbarn hat. Zum System Wasserstraße gehören aber auch die Nebenflüsse, Kanäle und Häfen mit ihren trimodalen Anbindungen. Hier sehen wir noch Handlungsbedarf, damit wir im gesamten System die 50 Prozent Reservekapazität des Verkehrsträgers nutzen können"

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) sieht in dem Ergebnis einen Beleg dafür, welch wichtige Rolle die Binnenschifffahrt im starken Wirtschaftsstandort West spielt. Sie zeigen zudem, dass Infrastrukturmaßnahmen am Rhein im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015, der derzeit erstellt wird, priorisiert behandelt werden müssen. Damit könnten die Potenziale des Verkehrsträgers Binnenschiff künftig noch besser ausgeschöpft werden.

Rotterdam und Antwerpen wachsen

Die beiden Seehäfen konnten 2014 Zuwächse verzeichnen, die durch mehr Container verursacht wurden

Der Umschlag im Rotterdamer Hafen hat 2014 auf 445 Mio. t zugenommen. Die verschiedenen Marktsegmente haben sich dabei sehr unterschiedlich entwickelt. Besonders hohe Zuwächse sind im Containerbereich mit einem Plus von 5,8 Prozent (beim Volumen) sowie im Stückgutbereich mit einem Anstieg von 12,1 Prozent zu verzeichnen. Der stärkste Rückgang ist mit 8,1 Prozent beim Umschlag von Ölprodukten feststellbar. Beim Rohöl, das den Hafen passierte, gab es eine Zunahme um 4,8 Prozent. Beim Umschlag von Trockenmassengut kam es zu einem Rückgang von 0,7 Prozent. Allard Castelein, Generaldirektor des Hafenbetriebs Rotterdam: „Für 2015 erwarten wir beim Umschlag das gleiche Wachstum wie im vergangenen Jahr: 1 Prozent. Auch dieses Jahr wird das Wachstum voraussichtlich primär im Containerbereich realisiert. In den nächsten Jahren werden wir die vorhandenen umfangreichen Sparten im Hafen weiter fördern, doch zugleich setzen wir stark auf Innovation und eine breitere Fächerung der Aktivitäten im Hafen. Wir benötigen beides für eine gesunde Zukunft."

Foto: Port of Rotterdam/Ries van Wendel de Joode

Die Seehäfen konnten wieder Zuwächse verzeichnen.

Der Hafen Antwerpen hat im vergangenen Jahr 199.012.082 Tonnen Fracht abgewickelt, das entspricht einem Anstieg von 4,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Das Rekordwachstum wurde durch Container (plus 5,9 Prozent bezogen auf die umgeschlagene Tonnage) und flüssigen Massengütern (bis 5,6 Prozent) getrieben. Rückgänge wurden im konventionelle Stückgut (minus 2,0 Prozent) und bei den Massengütern (minus 6,1 Prozent) verzeichnet.

Das Container-Segment zeigte robustes Wachstum sowohl was das Gewicht als auch was die Anzahl der Boxen angeht. Die Anzahl der Standard-Container (gemessen in TEU oder Twenty-foot Equivalent Units) stieg um 4,7 Prozent im letzten Jahr, und summierte 8.977.738 TEU. In Bezug auf die Tonnage waren es 108.314.246 Tonnen. Ro-Ro seinerseits verringerte sich um 2,0 Prozent auf 4.470.346 Tonnen. Die Zahl der Autos fiel um 8,1 Prozent auf 1.195.161 Einheiten. Konventionelle Breakbulk zeigte eine ähnliche Kontraktion um 2,0 Prozent auf 9.884.522 Tonnen.

Auch wenn die Zahl der Seeschiffe um ein Prozent auf 14.009 Frachter zurück ging, so wurden diese im Schnitt um 1,7 Prozent größer.

Übergabe bei Ambrogio gemeinsam gestaltet

Zum 1. Januar übernahm Dietmar Lonke die Geschäftsführung von Siegfried Wendland in Neuss

„Zum Rentnerleben bin ich noch nicht gekommen", lacht Siegfried Wendland. Aber immerhin kann der Neusser jetzt hin und wieder schon am Vormittag seinem Lieblingssport Tennis nachgehen. Oder auch mal ein Spiel der Australian Open verfolgen. Über ein Vierteljahrhundert lang ist das undenkbar gewesen. Ebenso undenkbar wie die Vorstellung von Ambrogio Deutschland ohne den erfahrenen Geschäftsführer.

Allerdings, so ganz weg ist Wendland noch nicht, wie er verrät – natürlich im Besprechungszimmer an der Tilsiter Straße. Doch gibt es keinerlei Anzeichen, dass hier ein Manager nicht los lassen kann. „Wir haben versucht zum Jahresende den Wechsel punktgenau hin zu bekommen, aber wie immer bleiben die einen oder anderen Dinge doch noch zu besprechen", erläutert Wendland. Die erledigt er jetzt Stück für Stück mit seinem Nachfolger Dietmar Lonke. Eben nicht, weil er „klammert". Sondern aus dem Engagement und dem Gefühl der Verpflichtung, die nicht nur das letzte Vierteljahrhundert seiner Arbeit geprägt haben.

Staffelstabwechsel bei Ambrogio Deutschland: Dietmar Lonke (li.) folgt Siegfried Wendland.

Seit September haben Wendland und Lonke im gleichen Zimmer gesessen, miteinander gearbeitet, das Geschäft übergeben und übernommen. „Letztendlich muss Herr Lonke das irgendwann nach eigener Form gestalten", meint Wendland und lehnt sich zurück. Das geschah pünktlich zum Jahreswechsel. Nicht ohne sofort zu versichern: „Und wenn Fragen sind bin ich nach wie vor da. Und das werde ich auch weiter sein."

Sicherlich einer der Gründe, weswegen Lonke neben ihm eine solche Sicherheit ausstrahlt. Auch der 46-jährige ist ein erfahrener Manager, hat gleich nach dem Studium einen Job in der Logistik gesucht und gefunden. Mehr als 20 Jahre ist das jetzt her. „Die Logistik begann damals, enorm an Bedeutung zu gewinnen, es wurden neue Methoden entwickelt, das Outsourcing ging gerade los. Und es ist nun mal eine gute Sichtung (Mischung?) aus kaufmännischen und technischen Aufgaben", erläutert er seine Berufswahl. „Die Mischung macht es."

Warum der Wechsel in ein mittelständisches Unternehmen nach einer erfolgreichen Karriere bei einem internationalen Logistikkonzernen? „Ich wollte wieder mehr gestalten können. Etwas entwickeln. Mir ist es heute wichtig, wie ein Unternehmer tätig zu werden", erläutert er.

Leistung und Effizienz überzeugen Hamburger

Düsseldorfer Know How hält den Umschlag auf dem Eurogate-Terminal umweltfreundlich und schnell in Bewegung

Terex Port Solutions (TPS) aus Düsseldorf hat von der Eurogate Container Terminal Hamburg GmbH (Eurogate) nach der erst im April letzten Jahres erfolgten Order über 15 diesel-elektrische Terex® N SC 634 E Portalstapler kurz vor jahreswechsel einen Folgeauftrag über 15 zusätzliche Geräte desselben Typs erhalten. Diese ergänzen dort eine umfangreiche Flotte von Terex Portalstaplern.

Alle neuen Geräte können 9'6'' High-Cube-Container 1-über-2 stapeln und ersetzen in dem Terminal Maschinen mit veralteter Technologie. Die 30 Portalstapler sind mit Terex® N TS 62 F Twin-Lift-Spreadern mit einer Traglast bis zu 60 t ausgestattet und werden Eurogate dabei helfen, Leistung, Verfügbarkeit und Effizienz seiner Flotte nachhaltig zu erhöhen sowie die Umweltbelastungen deutlich zu reduzieren.

Fotos: Terex Port Solutions (TPS)

Einer der Portalstapler.

Terex Portalstapler und Terex Spreader bilden zusammen ein effizientes System. Die Steuerung der Spreader-Funktionen erfolgt wie die der Portalstapler über CAN-Bus und ist hierüber vollständig integriert. Dadurch werden Schnittstellen reduziert, womit das System Portalstapler einfacher, robuster und fehlersicherer wird.

Zudem wurde bei der Konstruktion der Spreader besonders auf Servicefreundlichkeit geachtet: So verfahren die Teleskoparme in wartungsfreien Führungen und werden nicht mehr mechanisch verriegelt, sondern hydraulisch verspannt. Das begrenzt Schäden bei möglichen Kollisionen. Darüber hinaus sind sämtliche Wartungsstellen bzw. Komponenten leicht und schnell zugänglich, was die Betriebskosten senkt. Da die Spreader der neuen Portalstapler für Eurogate darüber hinaus mit umfangreicher, von TPS selbst entwickelter, Sensorik ausgestattet sind, können sie u.a. geräuscharm auf Container aufsetzen. Für Betreiber von Containerterminals ist dies neben der aus der Nutzung der Sensorik resultierenden Effizienzsteigerung ein zentrales Entscheidungskriterium.

Die seit 2013 in Serie hergestellten Spreader und deren Zusammenspiel mit den Portalstaplern waren laut Peter Zielinski, Managing Director bei Eurogate, ein Hauptgrund für die Entscheidung pro TPS: „Portalstapler und Spreader bilden ein leistungsstarkes Paket, das uns überzeugt hat." Teil des Lieferumfangs sind auch umfassende Servicedienstleistungen.

Dabei profitiert Eurogate von der Nähe der TPS Mitarbeiter zu Kunde und Geräten, wie Zielinski erklärt: „Ein TPS Service-Stützpunkt befindet sich direkt auf unserem Terminalgelände und die Servicetechniker sind jederzeit per Hotline zu erreichen. Das hilft uns dabei, die Verfügbarkeit aller Terex Portalstapler auf unserem Terminal hoch zu halten."

Ausgezeichnete Arbeitsbedingungen

Umzug in das neue Pierburg-Werk „Niederrhein" in Neuss soll bis Mitte des Jahres abgeschlossen sein

Die heute schon 520 in Neuss tätigen Mitarbeiter des neuen Pierburg-Werkes „Niederrhein" auf der Neusser Hafenmole können stolz darauf sein, dass der Bau nicht nur „ausgezeichnet aussieht", wie eine ältere Neusserin bei einem Sonntagsspaziergang lobte. Das Bauwerk ist auch „ausgezeichnet gestaltet", wie die Urkunde der „Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen" in „Silber" beweist. Das betrifft zum einen Kategorien wie Energieverbrauch (möglichst niedrig) oder Wärmerückgewinnung (möglichst hoch). Das Gesamtgebäude unterschreitet unter dem Strich die Anforderungen der Energiesparverordnung an einen Neubau um mehr als 25 Prozent. Neben zahlreichen weiteren Maßnahmen trugen auch ein umweltverträglicher Materialeinsatz und eine effektive Wärmerückgewinnung in der Druckluftanlage und bei der Abwärme der Schmelzöfen der Gießerei wesentlich zum Erreichen dieses positiven Ergebnisses bei.

Abwasser wird nach Möglichkeit vermieden und anfallende Mengen aufbereitet. Luftreinhaltung und Lärmschutz schließlich sind allein schon wegen der nahen Neusser Innenstadt besonders berücksichtigt. Ein besonderes Ansinnen waren die Flexibilität für Umnutzung und Erweiterung der Gebäude: Dies wurden unter anderem durch weitgehend stützfreie Hallenflächen sowie statisch und technisch auf mögliche Erweiterungen ausgelegte Funktionsbereiche erreicht.

Auch die Stadt Neuss hat investiert, eine öffentliche Zufahrtsstraße auf der Hafenmole errichtet und zusätzlich ein notwendiges Entwässerungsbauwerk an der nördlichen Böschung der Mole erstellt. Dazu wurden unter anderem 250 zwölf Meter lange Stützpfähle in den Boden gerammt, die eine Spundwand im Bereich der Uferböschung absichern.

Der weitere Umzug in das Gebäude auf der seit den 90-iger Jahren brach liegenden Industriefläche im Neusser Hafen ist indessen voll in dem ambitionierten Zeitplan: Als letzte sind die 180 Mitarbeiter der Gießerei aus Nettetal derzeit damit beschäftigt, ihre Arbeitsplätze nach Neuss zu verlegen und ebenfalls die Produktion auf zu nehmen. Damit ist die Mannschaft im Pierburg-Werk Niederrhein dann vollends komplett.

Russische Musiker begeisterten Neuss

Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zu Gunsten kolumbianischer Kinder in der Rennbahn

Russische Volkslieder, Romanzen und Balladen erklangen jetzt im Saal der Neusser Rennbahn. Und damit nicht genug der Internationalität: Eingeladen hatten wieder einmal die Freunde für den Verein „Eine bessere Zukunft", ein Zusammenschluss engagierter Deutscher, die sich der Unterstützung von Kindern in Kolumbien verschrieben hat. Es ist inzwischen schon eine lieb gewonnene Tradition: die Organisatoren um Bärbel Kohler und Ulrich Gross starteten gemeinsam mit dem Team des Restaurants „Rennbahn Neuss" inzwischen zum 6ten Mal mit dem „Russischen Abend" in das neue Jahr. Und nicht nur zahlreiche Freunde folgten der Einladung, auch die Mitglieder des russischen Orchesters „Drushba" aus Leverkusen kamen wieder gerne. Sie schafften es mit ihren Musikern und den begeisternden Sängern, sogar dem ausgezeichneten Buffet mit russischen Speisen, die „Show zu stehlen". Auch aus den Reihen der Gäste wurde ein musikalischer Beitrag für diesen Abend geleistet.

Das Frank Sportolari-Trio berreicherte mit seiner musikalischen Einlage den Abend.

Frank Sportolari, Generalbevollmächtigter UPS Deutschland hatte mit seinem Sohn Carlo und dessen Musiklehrer Dimitri drei Stücke mit zwei Klarinetten und Saxophon vorgetragen.

Gegen Ende des Abends hielt es die Gäste nicht mehr auf den Stühlen, als sie zum Tanzen aufgefordert wurden.

Der russische Abend war der Schluss- und Höhepunkt einiger ebenso arbeitsreicher wie erfolgreicher Wochen für die Freunde des Vereins „Eine bessere Zukunft". Zunächst auf ihrer traditionellen Benefiz-Party im November, dann mit dem Stand auf dem Weihnachtsmarkt wie auch eben mit dem russischen Abend konnten nicht nur dringend benötigte Mittel für die wertvolle Arbeit in dem südamerikanischen Land gesammelt werden. Die ehrenamtlichen Mitarbeiter konnten zudem auch neue Unterstützer, Vereinsmitglieder und Paten für die jungen Menschen gewinnen.

Weitere Informationen gibt es unter www. eine-bessere-zukunft.eu

Eine starke Gemeinschaft

Neusser Bauverein AG engagiert sich in Mieter- und Nachbarschaftstreffs für das gute Miteinander

Um das Zusammenleben von Jung und Alt, von Menschen mit und ohne Handicap zu stärken und Nachbarschaften zu festigen, hat die Neusser Bauverein AG neben Mieterfesten unter anderem Nachbarschafts- und Mietertreffs in mehreren Wohnquartieren eingerichtet. Ein Beratungsbus komplettiert für die Wohnungsbestände in Randlagen das Sozialangebot.

Beispielhaft für das Angebot stehen der Mietertreffpunkt MARIBU an der Marienburger Straße, der Treff 20 auf der Südlichen Furth und das „Cafe Dialog I und II" auf der Ludwig-Beck- und der Theresienstraße. Zuletzt wurde auf der Weberstraße ein Mieterbüro nebst Mietertreff mit mehr als 100 Quadratmetern Nutzfläche eröffnet. Das Service- und Sozialangebot wird dabei von der Neusser Bauverein AG kontinuierlich ausgebaut. „Im nächsten Jahr werden wir im Rahmen unserer Stadtteilentwicklungsmaßnahme auf der Hüchrather Straße in Weckhoven einen weiteren Nachbarschaftstreff errichten", kündigt der Frank Lubig an, Vorstandsvorsitzender der Neusser Bauverein AG.

Bei der Betreuung der Einrichtungen setzt der Bauverein auf kompetente Partner: Die Caritas Sozialdienste, die Diakonie Neuss, den Sozialdienst katholischer Frauen bzw. Männer sowie die St.-Augustinus-Behindertenhilfe. Von ihnen werden die Nachbarschafts- und Mietertreffs betreut, die Kosten hierfür trägt weitestgehend die Neusser Bauverein AG. „Mit Hilfe unserer Sozialpartner können wir für unsere Mieter nicht nur ein umfangreiches Serviceangebot anbieten, sondern auch das Miteinander stärken und möglichen nachbarschaftliche Konflikten vorbeugen", erklärt Lubig die Aufgabe.

Die vielfältigen Angebote dieser Einrichtungen sind aber nur möglich, wenn sich die Mieter dort einbringen. Deshalb kommt der Aktivierung des ehrenamtlichen Engagements eine Schlüsselfunktion zu. Mit bislang großem Erfolg, wie der Vorstandsvorsitzende bilanziert. So kann allein der Treff 20 auf die Unterstützung von mehr als 20 ehrenamtlichen Helfern zählen. Sei es der arabische Kochkurs, der Handy-Kurs für Senioren, der von einem Jugendlichen organisiert wird, oder die Hausaufgabenbetreuung von Kindern durch eine pensionierte Lehrerin, das Angebot ist vielfältig und wird auf die Bedürfnisse in dem jeweiligen Wohnquartier angepasst.

Und das soziale Engagement zahlt sich – trotz der nicht unerheblichen Kosten – für die Neusser Bauverein AG aus, denn zufriedene Bewohner bleiben länger Mieter. Im Durchschnitt wohnen Mieter rund 11 Jahre in einer Wohnung vom Bauverein. Das liegt deutlich über den bundesweiten Durchschnittswerten.

Foto: Neusser Bauverein AG

Auch der Mietertreff an der Weberstraße der Neusser Bauverein AG (hier eine Veranstaltung der Wohnungsberatungsagentur) erfreut sich großer Beliebtheit.

Neuer Studiengang der Hochschule Neuss

„Advanced Management" bietet Vertiefungen unter anderem in Logistics, Engineering und Digital Media

Im April 2015 startet mit dem neuen Sommersemester auch der berufsbegleitende Masterstudiengang Advanced Management mit der fachlichen Spezialisierung Logistics an der Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft. Bachelor-Absolventinnen und -Absolventen ist es nun möglich, sich über den ersten akademischen Abschluss hinaus berufsbegleitend an der Hochschule Neuss zu qualifizieren.

Der FIBAA-akkreditierte Studiengang „Advanced Management" ist ein allgemeinbildendes betriebswirtschaftliches Studium, das innerhalb von vier Semestern einschließlich Masterarbeit abgeschlossen wird. Neben Logistics stehen Interessierten fünf weitere Vertiefungen zur Auswahl: Engineering, Digital Media, Human Resources, Marketing und Finance. Bedarfsgerecht können Interessierte ihr Wissen in ihrem jeweiligen Bereich vertiefen und sich zielgerichtet auf zukünftige Managementaufgaben in ihrem Unternehmen vorbereiten.

Das Studium erfolgt in den ersten drei Semestern in Blöcken von jeweils vier mal vier Tagen (Mittwoch - Samstag) pro Semester. Berufsbegleitend studierende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wenden im ersten Studienjahr somit 24 Arbeitstage und im zweiten Studienjahr 12 Arbeitstage auf, da sie im vierten Semester an ihrer Masterthesis schreiben, die keine Präsenz an der Hochschule einfordert.

Die Präsenztage können entweder über reguläre Urlaubstage oder Bildungsurlaub ausgeglichen werden.

Voraussetzungen für die Aufnahme in das Masterprogramm sind ein Hochschulabschluss mit einem wirtschaftswissenschaftlichen Bezug.

Foto: Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft

Die Hochschule freut sich schon auf die neuen Studenten.

Die Welt der Logistik entdecken

Zahlreiche Unternehmen öffnen am 16. April wieder ihre Türen für Interessenten

Kostenfrei und unkompliziert die Logistik entdecken – diese Möglichkeit bietet seit dem Jahr 2008 der Aktionstag „Tag der Logistik". Intelligente Logistik ist eine der Grundvoraussetzungen für die Ver- und Entsorgung in einer modernen, globalisierten Gesellschaft, sie sorgt unter anderem für schonenden Umgang mit Ressourcen und sichert Komfort und Wohlbefinden – das ist vielen Menschen noch nicht bewusst. Dies zu ändern und so für mehr Akzeptanz des Wirtschaftsbereichs in der breiten Öffentlichkeit zu sorgen ist die Aufgabe des Tages der Logistik am 16. April.

Die Logistik ist mit 235 Milliarden Euro Umsatz und rund 2,9 Millionen Beschäftigten der drittgrößte Wirtschaftsbereich Deutschlands.

Foto: Neuss Düsseldorfer Häfen/Susanne Dobler

Die große und vielfältige Welt der Logistik können Interessenten auch 2015 wieder entdecken.

Unternehmen aus Industrie, Handel und Dienstleistung, Organisationen und Bildungseinrichtungen werden ihre Türen öffnen und den Besuchern zeigen, welche Vielfalt sich hinter dem Begriff Logistik verbirgt – anhand von Betriebsführungen, Vorträgen, Planspielen, Ausstellungen oder Karrieremessen. Für die Besucher ist das eine Gelegenheit, sich über Karrierechancen für Neu- und Quereinsteiger zu informieren. Unternehmen, die sich am Tag der Logistik engagieren, können also sowohl die begehrten Nachwuchstalente und Fachkräfte für sich begeistern als auch für mehr Bekanntheit und damit mehr Akzeptanz am eigenen Standort sorgen.

Rund 90 Veranstaltungen sind bisher auf der Website www.tag-der-logistik.de im Angebot, für die sich jeder Interessent kostenfrei anmelden kann. Unternehmen und Organisationen sind weiterhin herzlich eingeladen, sich dort zu registrieren und eine eigene Veranstaltung anzubieten. Zur Unterstützung sind im Downloadbereich zahlreiche Dokumente hinterlegt, die die teilnehmenden Unternehmen zur Vorbereitung und Durchführung ihrer Veranstaltung verwenden können.

Im April 2014 kamen rund 37.500 Besucher bei rund 400 Veranstaltungen auf die Spur logistischer Lösungen und Leistungen – in Deutschland und mindestens 17 weiteren Ländern.

Außerhalb Deutschlands sind zurzeit Veranstaltungen in Österreich und in der Schweiz im Programm, weitere internationale Veranstalter haben ihre Beteiligung angekündigt. Zu den Veranstaltern in Deutschland bisher zählen große Marken wie Dachser, Ikea, Kühne + Nagel, Mars Deutschland, Office Depot, Schenker oder Siemens. Aber auch kleinere, spannende Unternehmen sind dabei, von der Augsburger Localbahn über den Motorradzubehör-Händler Parts Europe bis zu Ubimax, einem Entwickler von Datenbrillen für die Kommissionierung.

Rückfragen von Veranstaltern und Teilnehmern beantwortet Projektleiterin Regina Brüning, Tel.: 0421 / 173 84 45; E-Mail: bruening@bvl.de

Ausgesetzt

Dem Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e. V. (BDB) wurde auf Nachfrage in Berlin bestätigt, dass auch die Transitverkehre per Binnenschiff bis auf weiteres vom Anwendungsbereich des Mindestlohngesetzes ausgenommen sind. In der Güterverkehrsleistung hatte der Transitverkehr auf deutschen Wasserstraßen 2013 einen Anteil von über 21 Prozent aus.

Erinnerungen

Es war bereits der 60. Mundart-Treff unter Leitung von Prof. Schepping, zu dem sich am 15. Januar des neuen Jahres besonders zahlreiche Neusser Heimatfreunde in der Stadtbibliothek zusammenfanden. Zwei spannende Stunden lang tauschten sie ergebnisreich meist erschütternde Familienerinnerungen und Erlebnisse aus den Weltkriegen aus.

Gemeinsam

Foto: IMPERIAL Shipping Group

Die IMPERIAL Shipping Holding GmbH, Duisburg, und die Benship Hungary Kft., Budapest, haben unterzeichnet, dass sie von sofort an in ihren jeweiligen Fahrtgebieten kooperieren werden.

ROBUSTER TRANSPORTWEG

Die siebente Ausgabe des Jahresberichts zur Donauschifffahrt in Österreich erscheint mit neuem Design, aber gewohnt detaillierter Darstellung. Die aktuelle Ausgabe „13" gibt wieder einen Überblick über die Kernaufgaben des Unternehmens sowie zentrale Daten und Fakten zur Donauschifffahrt. Während die Transportleistung im titelgebenden Berichtsjahr 2013 ein gutes Plus verzeichnen konnte, mussten der wasserseitige Umschlag in den Donauhäfen sowie die Passagierzahlen auf den Linienschiffen leichte Einbußen verzeichnen.

2013 zeigte sich die Donau als leistungsstarker und robuster Transportweg mit einem Anstieg des grenzüberschreitenden Güterverkehrs um 4,8 Prozent. Ebenso stieg mit 11,1 Milliarden Tonnenkilometern die Transportleistung innerhalb und außerhalb Österreichs um 5,6 Prozent. Das Transitverkehrsaufkommen erhöhte sich um 19 Prozent. „Dieser Entwicklungstrend zeigt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind und bestärkt uns in unserem Bestreben, das Management der Wasserstraße weiterhin integrativ und umfassend zu betreiben", stellt Geschäftsführer Hans-Peter Hasenbichler zufrieden fest. Mehr unter: viadonau.org

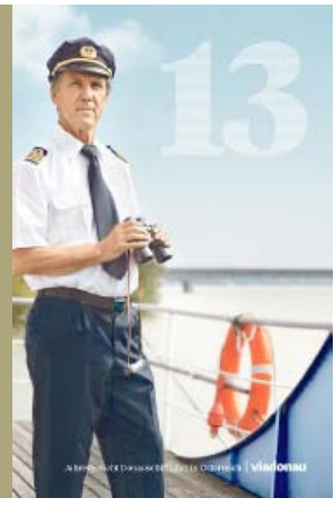


Foto: viadonau.org

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