Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | MÄRZ 2019

Volker Boveland
leitet das modernste Contargo-Terminal
Seite 6

Ticker: Hafenstadtteil Hamm feiert +++ Dachser sammelt Stückgut in Containern +++ Neuer Geschäftsführer Neuss Trimodal +++ Start für NRW Häfen 4.0 +++ Krefelder Projekte machen beste Fortschritte +++ Forderndes Studium erfolgreich beendet +++

Mehr Strom am Strom

Die klimafreundliche Landstromversorgung nimmt in Düsseldorf Fahrt auf

Foto: RheinEnergie

Die Landstromversorgung im Rheinland steht für Klima- und Umweltschutz: Schiffe können bei längeren Liegezeiten von Land aus mit Strom versorgt werden und müssen ihre Dieselgeneratoren nicht mehr laufen lassen. Durch diese Umstellung auf eine klimafreundlichere Versorgung lassen sich auch Feinstaub-, Stickoxid- und Lärmemissionen vermeiden und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger steigern. Damit ist auch ein weiterer Schritt in Richtung klimaneutrale Stadt 2050 getan.

Die Hafengesellschaft RheinCargo, als Betreiber der Steiger, hat jetzt in Zusammenarbeit mit den RheinWerken, eine Tochter der Stadtwerke Düsseldorf und der RheinEnergie, sowie der Stadtwerke-Tochter Netzgesellschaft Düsseldorf zwei neu elektrifizierte Steiger in Düsseldorf für Hotel- und Flusskreuzfahrtschiffe in Betrieb genommen. Die RheinWerke bieten ihre Dienstleistung in dem Bereich auch überregional an. Durch mehrjährige Erfahrung auf diesem Geschäftsfeld sind sie dafür ein idealer Kooperationspartner.

Anfang des Jahres wurden bereits zwei neu elektrifizierte Steiger der „Bonner Personen Schifffahrt" und der Viking River Cruises in Betrieb genommen. Mit den beiden neuen Steigern sind somit vier der insgesamt zwölf geplanten Anlegestellen versorgt. RheinCargo-Geschäftsführer Jan Sönke Eckel geht davon aus, dass Flusskreuzfahrten weiter boomen werden.

Gewählt

Grafik: VBW

Patricia Erb-Korn, Chefin des Karlsruher Hafens, hat die Präsidentschaft der VBW übernommen – als erste Frau an der Spitze des über 140 Jahre alten Vereins.

Verlängert

Foto: HHLA / Thies Rätzke

Der Aufsichtsrat der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat den Vertrag der Vorstandsvorsitzenden Angela Titzrath um fünf Jahre bis zum 1. Oktober 2024 verlängert.

IHK will Innenstädte mehr entlasten

Zunehmender Lieferverkehr und in zweiter Reihe parkende Fahrzeuge sorgen für Staus – der wachsende Online-Handel trägt dazu bei, dass die Infrastruktur in den Innenstädten an die Grenzen ihrer Belastbarkeit stößt. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, wird die Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein eine Machbarkeitsstudie zur Entwicklung sogenannter City Hubs in den Städten Mönchengladbach, Krefeld und Neuss in Auftrag geben.

„Dabei geht es darum, dass die letzten Strecken zum Kunden mit kleinen Lieferfahrzeugen wie Lastenfahrrädern zurückgelegt werden – das könnte die Straßen spürbar entlasten", erläutert Jürgen Steinmetz, Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein. In Großstädten sind sogenannte Micro Hubs schon üblich. Meist handelt es sich um Aufstellcontainer der verschiedenen Paketdienstleister am Rande von Citylagen.

FROSTSICHER

Noch immer kann es nachts sehr kalt werden. Die Neuss–Düsseldorfer Häfen und RheinCargo weisen darauf hin, dass in den Häfen wegen der weitläufigen Gebiete, der Winterdienst (Straßen, Wege, Kaimauern, Landgänge, Böschungs- und Kaimauertreppen) nicht umfassend durchgeführt werden kann. Für Schäden, die wegen der Missachtung der Sicherheitsanweisungen entstehen, übernehmen NDH und RC keine Haftung.

Für besseres Klima

Verpflichtung und Verantwortung

Der Klimawandel ist ein Fakt, den niemand ernsthaft leugnen oder kleinreden kann oder will. Extreme Kältewellen wechseln sich mit Hitzeschüben ab, sintflutartige Regenfälle mit extremer Dürre. Und das oft in sehr begrenzten, regionalen Gebieten. Doch die Folgen sind weitreichend. Für den einzelnen ebenso wie für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Wir Häfen haben unsere Verpflichtung erkannt. Nur an unseren Standorten können Verkehre von den Straßen auf die umweltfreundlichen Modalitäten Schiene und Binnenschifffahrt verlagert werdenn. Und damit letztere noch „grüner" wird, rüsten wir zum Beispiel Stück für Stück Steiger wie Liegeplätze mit umweltfreundlicher Landstrom-Versorgung aus.

So gelingt uns auch, Engpässe zu vermeiden, wenn Schnee oder Schlammlawinen Landwege blockieren oder Dürre den Wasserweg trocken fallen lässt. Die Häfen und die hier arbeitenden Firmen können dann Verkehre umleiten, Möglichkeiten vorschlagen und flexibel umsetzen.

Damit stellen wir nicht nur die Versorgung der Industrie sicher und schützen den Wirtschaftsstandort Deutschland. Wir tragen auch dazu bei, dass Sie wie immer morgens die gleiche gewohnte und gewünschte Auswahl in den Geschäften ihrer Wahl erhalten oder die Bestellung aus dem Internet ungestört zu Ihnen kommt.

SASCHA ODERMATT

Neu im Netzwerk

Gemeinsam für fairen Wettbewerb

RheinCargo als eine der größten Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr ist jetzt dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V. beigetreten.

Zu den damit 55 Mitgliedern des NEE zählen neben den Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst auch einige Unternehmen aus deren Umfeld. Fairer Wettbewerb auf der Schiene ist das Hauptanliegen des Netzwerks.

Wolfgang Birlin, Geschäftsführer: „Die RheinCargo sieht ihre Interessen vom NEE sehr zweckbestimmt vertreten."

Intensive Abstimmungen

NRW und Niedersachsen vereinbaren Zusammenarbeit

Foto: Seaports

Das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung haben vereinbart, ihre Zusammenarbeit bei Verkehrsprojekten, die beide Länder betreffen, zu vertiefen. Der Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen, Hendrik Wüst, und der Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, Dr. Bernd Althusmann, unterzeichneten dazu die „Münsteraner Erklärung".

Schwerpunkt der Erklärung ist die engere Abstimmung beider Länder in den Bereichen Schienenverkehr, Luftverkehr und Digitalisierung. Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen teilen sich eine gemeinsame Landesgrenze von 583 Kilometern Länge.

„Mobilität macht nicht an Ländergrenzen halt. Deshalb ist es wichtig, dass wir die grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen zwischen Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen stärken", sagte Verkehrsminister Hendrik Wüst bei der Unterzeichnung im Rahmen von Gesprächen beider Länder-Delegationen in Münster.

„Das Thema Verkehr spielt für unsere beiden Bundesländer eine zentrale Rolle", betonte Minister Bernd Althusmann, der zudem nochmals die Relevanz des Themas Digitalisierung im Verkehr betonte.

Im Bereich Schienenverkehr wollen sich die Länder bei Ausbau und Erweiterung wichtiger Schienenstrecken und der Erweiterung des Nahverkehrsangebotes eng abstimmen. Ein Schwerpunkt ist der Ausbau der Strecke Bielefeld-Hannover, für den sich beide Länder bei der Deutschen Bahn und dem Bund einsetzen wollen. Zudem wollen Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen die Potentiale der Digitalisierung für den Verkehr nutzen.

Einschätzung

Foto: LHD

Thomas Geisel, Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf

Wichtiger Beitrag zur Luftreinheit

Landstrom verbessert das Klima

„Die Landstromversorgung leistet einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung in unserer Stadt. Wir wollen daher sicherstellen, dass Schiffe, die in Düsseldorf anlegen, ihre Motoren abstellen und sich mit Landstrom versorgen, Denn Landstrom ist sauber, er wird von unseren Stadtwerken produziert. Und wir haben hier in Düsseldorf ein wahrlich weltmeisterliches Kraftwerk im Hafen, das mit einem Wirkungsgrad von fast 90 Prozent Strom und Wärme produziert. Die neue Anlage trägt dazu bei, dass wir die Luftqualität in Düsseldorf verbessern, In unserem Maßnahmenkatalog, der im Luftreinhalteplan zusammen gefasst wurde, ist damit eben die Landstromversorgung der Schifffahrt in Düsseldorf ein weiterer wichtiger Baustein. Soweit bin ich allen Beteiligten sehr dankbar, dass wir das jetzt realisieren konnten und dass wir diesen Weg auch weiter gehen

In einem nächsten Bauabschnitt werden drei weitere Anlegestellen in Düsseldorf mit Landstrom versorgt. Somit werden voraussichtlich bis Ende 2019 mehr als die Hälfte der Anlegestellen keine weitere Luftverunreinigung mehr verursachen.

Deswegen allen Beteiligten meinen herzlichen Dank."

Der Hafen von Rotterdam ist der größte Seehafen Europas. Die entscheidenden Faktoren für die Führungsposition des Hafens sind nach eigenen Untersuchungen die ausgezeichnete Erreichbarkeit vom Meer aus, die intermodalen Verbindungen und die 385.000 Menschen, die im und für das Hafen- und Industriegebiet tätig sind. „Es ist der Ort, an dem grenzenlose Perspektiven verwirklicht werden" lautet so auch der selbst gestellte Anspruch des Hafens

Hochleistungsmotor der Wirtschaft

Der Rotterdamer Hafen hat seine Bedeutung berechnet, auch die deutschen Standorte sind weit über ihre Grenzen wichtig

Die Niederlande verdanken dem Rotterdamer Hafen 45,6 Milliarden Euro bzw. 6,2 Prozent ihrer Wertschöpfung. Dies geht aus der Untersuchung „Der Rotterdam-Effekt: der Impact des Mainport Rotterdam auf die niederländische Wirtschaft" der Erasmus Universiteit Rotterdam (EUR) im Auftrag des Hafenbetriebs hervor.

Das bedeutet, dass der Rotterdamer Hafen doppelt so viel zum Bruttoinlandsprodukt beiträgt wie bislang berechnet. Traditionellerweise werden bei der wirtschaftlichen Bedeutung des Hafens ausschließlich die Anzahl der direkten Arbeitsplätze und die Wertschöpfung inklusive der sogenannten „rückwertigen" indirekten Effekte berechnet. Als rückwärtige Effekte bezeichnet man die Wertschöpfung, die infolge des Einkaufs der Hafenunternehmen bei anderen Unternehmen der niederländischen Wirtschaft entsteht.

Die EUR-Untersuchung berücksichtigt dagegen auch die indirekten Vorwärtseffekte des Rotterdamer Hafens. Die indirekten Vorwärtseffekte sind wirtschaftliche Aktivitäten, die in den Niederlanden dank der Anwesenheit des Rotterdamer Hafens ermöglicht werden, zum Beispiel die Wiederausfuhr mithilfe von Logistik und Distribution.

Eine andere wichtige Aussage des Berichts ist, dass das künftige Ertragspotenzial des Hafens gesund ist, vor allem im Kontext der Digitalisierung und der Energiewende, mit starken Wachstumsmöglichkeiten für die maritime Herstellungsindustrie und den maritimen Dienstleistungssektor in Rotterdam.

Allard Castelein, Generaldirektor des Hafenbetriebs Rotterdam: „Diese wissenschaftliche Untersuchung beweist die enorme Bedeutung des Rotterdamer Hafens für das Wachstum der niederländischen Wirtschaft. Darüber hinaus zeigt der Bericht auch, dass das künftige Ertragspotenzial des Hafens robuste Wachstumsmöglichkeiten aufweist. Beide Kernaussagen der Analyse unterstreichen die Relevanz des Mainport Rotterdam. Diese Relevanz nimmt noch weiter zu, wenn der Rotterdamer Hafen in der Lage ist, auch einen Beitrag zu aktuellen gesellschaftlichen Aufgaben zu leisten: der weiteren Steigerung der Nachhaltigkeit und Digitalisierung der niederländischen Wirtschaft."

Gegenwärtig gibt es keine allgemein gültige Methode zur Ermittlung der Beschäftigungswirkung der Häfen für Deutschland als Ganzes. Deshalb hat das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) als Maßnahme des Nationalen Hafenkonzeptes das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) mit Fraunhofer CML/IML, ETR und Prof. Holocher und Partner mit einer Untersuchung zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der deutschen See- und Binnenhäfen beauftragt. Ziel ist eine Methode, um eine einheitliche Berechnung der Beschäftigungswirkung der Häfen zu ermöglichen. Vom Hamburger Hafen sind nach den Berechnungen der PLANCO Consulting im Jahr 2014 rund 130.000 Arbeitsplätze abhängig – das sind 10,8 Prozent der Stadt. 59 Prozent der hafenabhängigen Arbeitsplätze sind direkt vom Hafen abhängig, 41 Prozent indirekt. Hinzu kommen noch einmal rund 268.689 Arbeitsplätze, die in der gesamten Bundesrepublik vom Hamburger Hafen abhängen. Somit entfallen auf jeden Arbeitsplatz in der Hamburger Hafenwirtschaft bundesweit 2,3 indirekte Arbeitsplätze.

An der Bruttowertschöpfung der Freien und Hansestadt Hamburg (2014 etwa 92,7 Mrd. E), erwirtschafteten die hafenabhängigen Unternehmen rund 13,4 Prozent, womit die Hafenwirtschaft überproportional produktiv war, den ihr Anteil am der Hamburger Bruttowertschöpfung ist höher als der Anteil an der Hamburger Gesamtbeschäftigung (10,9 Prozent). In Deutschland gesamt betrug die Bruttowertschöpfung 21,8 Mrd. Euro. Aus dem Hafen und der hafennahen Wirtschaft verbleiben alleine für Hamburg Steuereinnahmen von bis zu 800 Millionen Euro pro Jahr, das sind 11 Prozent der Gesamtsteuereinnahmen.

Im Land Bremen waren nach einer Studie des Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) im Jahr 2015 mehr als 77.250 Personen direkt und indirekt hafenabhängig beschäftigt. Dies entspricht 18,4 Prozent der Erwerbstätigen im Lande Bremen im Jahr 2015. Ein Fünftel der Beschäftigung, des Umsatzes und ein Viertel der Wertschöpfung im Lande Bremen sind 2015 hafenabhängig; denn 18,4 Prozent der Erwerbstätigen erwirtschaften 26,5 Prozent des bremischen Gesamtumsatzes. Wegen der hohen Vorleistungsquote der hafenbezogenen Branchen entspricht dies 19,8 Prozent der im Land Bremen durch die direkt hafenabhängig Beschäftigten erwirtschaften Gesamtleistung (Bruttowertschöpfung), bzw. 25,1 Prozent durch die direkt und indirekt hafenabhängig Beschäftigten erwirtschaften Gesamtleistung (Wertschöpfung).

Der Barde begeistert zum 29. Mal

Im Sommer präsentieren sich wieder in 33 Vorstellungen fünfzehn Inszenierungen aus fünf Ländern

Foto: Tom Dixon

Die vier radelnden Komödianten von „The Handlebards" sind unter anderem mit „The Tempest" dabei.

Das Shakespeare Festival im Globe an der Neusser Rennbahn geht 2019 in seine 29. Saison und wird vom 14. Juni bis zum 13. Juli wieder zum Ereignis für die ganze Familie – was nicht weiter verwundern wird, da für den Dichter selbst alle erdenklichen familiären Konstellationen den Zündstoff für Tragödien, Historien und Komödien lieferten. Da gibt es die Montagues und Capulets, die sich bis aufs Blut hassen; dann wieder versuchen sich verschiedene Clans um der flüchtigen Machtergreifung willen auszurotten; Kinder werden von Eltern, Geschwister voneinander getrennt, um sich – mitunter nach einem halben Leben – an unvermutetem Orte wiederzufinden . . .

Die Mitglieder der großen internationalen Shakespeare-Familie kommen in diesem Jahr aus Frankreich, Polen, Ungarn, England und Deutschland nach Neuss, um bei insgesamt 33 Vorstellungen fünfzehn Inszenierungen auf die Bühne zu bringen, von denen sieben Produktionen als Deutschlandpremieren und drei weitere erstmals in Nordrhein-Westfalen zu sehen sind.

Zum Auftakt des diesjährigen Festivals gibt es am 14. Juni Much Ado About Nothing, das herrlich turbulente Lustspiel, in dessen Zentrum Beatrice und Benedick wahre Kanonaden an Silben- und Wortspielen aufeinander feuern. Die englische Koproduktion der Northern Broadsides, Halifax, und des New Vic Theatre beschert uns ein Feuerwerk der Extraklasse. Dahinter steht die Twelfth Night (»Was ihr wollt«) der Londoner Bridge House Productions SE20 um keinen Deut zurück: Regisseur Guy Retallack, der den Freunden des Festivals kein Unbekannter mehr ist, inszeniert das vielfache Verwirrspiel um Liebe, Intrigen und einen ehrgeizigen Majordomus mit besonderes pfiffigem Dreh.

Und auch die HandleBards, die vier radelnden Komödianten von der Insel, machen wieder in Neuss Station – dieses Mal jedoch in doppelter Ausfertigung: Das männliche Quartett liefert ein virtuoses Much Ado About Nothing, und das weibliche Kleeblatt, das sich im vorigen Jahr formierte, zaubert zum Abschluss des Festivals einen Tempest auf die Bretter des Globe, dass nicht nur Prosperos Folianten flattern.

Film Klassiker im Kino, das Education Programm mit Workshops für Schüler und Lehrer, Führungen durch das Globe und der inzwischen bereits traditionelle Kinder-Shakespeare-Tag sowie die unverzichtbare Lecture »Shakespeare and the Globe« von und mit Patrick Spottiswoode runden im Rahmenprogramm das Festival ab.

Die Karten (zzgl. 12 Prozent Vorverkaufsgebühr) gibt es ab dem 23. März 2019 bei den bekannten Vorverkaufsstellen, telefonisch unter 02131 526 99 99 9 (Mo–Fr 08-20 Uhr, Sa 09-18 Uhr, So & an Feiertagen 10-16 Uhr) oder im Internet unter: www.shakespeare-festival.de

Veranstaltungsort: Globe Neuss an der Rennbahn, Stresemannallee, 41460 Neuss

Weitere Informationen wie immer unter www.shakespeare-festival.de

8.000 JAHRE IM FLUSS

Bei der Führung „Vom Einbaum zum Schubschiff" am Sonntag, 14. April, erfahren die Teilnehmer um 15 Uhr im SchifffahrtMuseum im Schlossturm, Burgplatz 30, von der 8.000-jährigen Geschichte der Rheinschifffahrt. Seit der Steinzeit fahren die Menschen auf dem Rhein. Aus einfachen Einbäumen und Fellbooten entwickelten sich die unterschiedlichsten Schiffstypen bis hin zu den heutigen Containerschiffen.

Die Führung dauert circa 60 Minuten und ist kostenlos. Der Museumseintritt für Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren ist frei, Schüler und Studenten zahlen 1,50 Euro, Erwachsene 3 Euro. Eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Informationen sind dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr unter der Telefonnummer 0211- 89 94 195 erhältlich.

Hafenstadtteil feiert Geburtstag

Nach einem Weihnachtsmarkt und einer Ausstellung steigt zu Pfingsten ein großes Straßenfest

Der Hafenstadtteil Hamm feiert in diesem Jahr sein 625-jähriges Ortsjubiläum. Und natürlich feiern die Neuss Düsseldorfer Häfen, RheinCargo und der Verein zur Förderung der wirtschaftlichen Interessen des Düsseldorfer Hafens e. V. als gute Nachbarn begeistert mit.

Mit der Eingemeindung zur Stadt Düsseldorf durch Herzog Wilhelm I. im Jahr 1394 wurde Hamm erstmals offiziell als Dorf urkundlich erwähnt. Damit wurde Hamm bereits 105 Jahre nach dem Erhalt der Stadtrechte Teil der heutigen Landeshauptstadt, ist also im höchsten Maße mit der Stadtgeschichte verwachsen. Mit Kaiserswerth, Gerresheim und Angermund gibt es Ortsteile, die wesentlich älter sind als Hamm, sogar älter als die Stadt Düsseldorf selber, sie wurden jedoch erst im 20. Jahrhundert eingemeindet.

Trotzdem blieb Hamm bis heute ein Dorf mit ländlichen Strukturen und einem engen nachbarschaftlichen Miteinander. Daher ist es nicht verwunderlich, dass es für junge Familien als Wohnort hoch im Kurs steht, denn hier können Kinder sich unbehelligt von den Gefahren des Straßenverkehrs vielerorts frei bewegen. Schon die Lage von Hamm ist besonders – so das Herzstück von Düsseldorf, die Altstadt, ist auf kurzem Wege zu erreichen. Ein Dorf mitten in der Stadt. Der Zusatz Düsseldorf-Hamm ist für die Identifizierung wichtig, gibt es Orte gleichen Namens an verschiedenen Stellen in Deutschland.

„Der Hammer" ist stolz auf seine Geschichte und Tradition. Daher soll das Jubiläum im Jahr 2019 kräftig gefeiert werden. Auf Initiative des Förderverein Düsseldorf Hamm e. V. wird in Zusammenarbeit mit vielen in Hamm ansässigen Vereinen, Gruppen, Betrieben und Institutionen ein Jubiläums-Festprogramm organisiert, das sich mit großen und kleinen Veranstaltungen durch das Jahr 2019 zieht.

Die Einstimmung auf das große Fest erfolgte bereits zum Ende des Jahres 2018 am 2. Advents-Wochenende. Daran schloß sich eine Ausstellung im Stadtmuseum an. Kuratiert wurde die Ausstellung vom Hamm-Experten Franz-Josef Etz, Studiendirektor a. D., dem Verfasser des Werks „Hamm bei Düsseldorf".

Beim großen Pfingst-Straßenfest „Vom Bläak bis an den Rhein" wird am Sonntag, 9. Juni, ab 11 Uhr auf dem Dorfplatz „De Bläak", der Hammer Dorfstraße sowie dem Schützenplatz dann der Höhepunkt des Jubiläumsjahres mit einem großen Straßenfest begangen. Mit einem vielfältigen Programm will sich der Stadteil dann den großen und kleinen Gästen vorstellen. Unter anderem mit der längsten Gartenbaumeile Düsseldorfs, einer historischen und modernen Landmaschinenausstellung, einem gemütlichen Blumen- und Gemüsemarkt, Bürgervogelschießen für Jedermann, einem mittelalterlichen Ritterspektakel, zwei großen Showbühnen, Präsentationen der Hammer Vereine, Livemusik von Hammer und Düsseldorfer Künstlern und viele, andere interessante Programmpunkte mehr.

Schon das Logo des Jubiläumsjahres macht es deutlich: Hamm ist ein Hafenstadtteil mit viel Herz.

PROZESSE DEUTLICH VERBESSERN

In Neuss haben sich Bärbel Kohler, erfahrene Personalcoach und Trainerin, und der Hafenexperte und frisch gebackene Unternehmensberater Ulrich Gross, in einer Bürogemeinschaft zusammengetan.

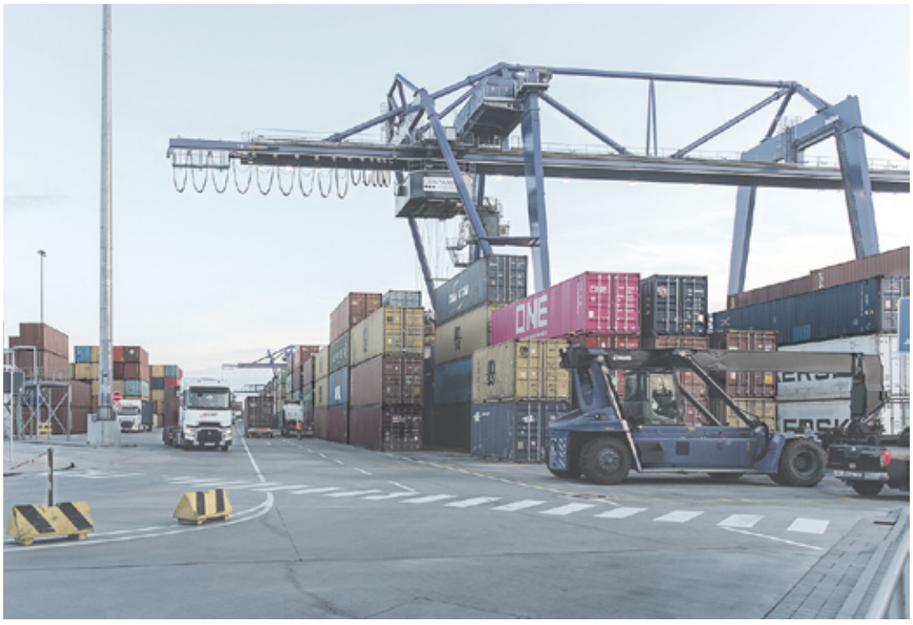
Die beiden bekannten und erfahrenen Experten wollen mit diesem Schritt den Kunden aus mittleren und großen Unternehmen (nicht nur der Logistik) Synergien in den Bereichen Analyse, Optimierung, Beratung, Implementierung und anschließender Erfolgskontrolle bieten.

In der Bürogemeinschaft am Rhein ist Gross an drei Tagen der Woche anzutreffen und unter unternehmensberater-gross.de zu erreichen. Interessenten finden Bärbel Kohler im Internet unter kohlercoach.com. Die Adresse der Bürogemeinschaft ist Quirinusstr. 15 in 41460 Neuss.

Traumstart für das Terminal

Volker Boveland kann eine erfolgreiche Startphase bei Contargo in Neuss bilanzieren

„Unser Neusser Terminal ist sehr gut angelaufen, wir haben wie man sieht, einen sehr guten Füllgrad." Sichtlich zufrieden ist derzeit Volker Boveland, seit einem dreiviertel Jahr Chef des modernsten Terminals der Contargo-Gruppe. Im vergangenen Jahr hat unser Team rund 230.000 Vollcontainer-Handlings gestemmt. Und das, obwohl die Bauarbeiten und der anschließende Umzug erst im Sommer abgeschlossen wurden – völlig im Plan, wie der Geschäftsführer der Contargo Neuss GmbH betont. „Ich hatte ja das Glück, dass mein Vorgänger Jürgen Albersmann vor seinem Wechsel in die Contargo-Geschäftsführung noch die Bauarbeiten bis zu ihrem Abschluss begleitet hat und ich mich quasi in das gemachte Nest setzen konnte", bedankt er sich. Aber auch die Mitarbeiter hätten ihn sehr gut aufgenommen. „Ich habe vor Ort ein sehr kompetentes und erfahrenes Team vorgefunden. Das alles hat es mir nach 23 Jahren in verschiedenen Positionen im Ausland ermöglicht, mich sehr schnell wieder in meiner Heimat zurecht zu finden."



Das modernste Terminal der Contargo-Gruppe hat die ersten Monate sehr erfolgreich gemeistert.

„Jeder Quadratmeter neue Fläche ist vom Markt angenommen worden", bestätigt Albersmann. Und berichtet weiter, dass an einigen Tagen rund 1700 Containerbewegungen verbucht wurden. „Das ist richtig viel und es freut uns sehr."

Angesichts der Mengen macht sich der Ausbau der Floßhafenstraße positiv bemerkbar: die erweiterte Fahrbahn und die entzerrte Parkplatzsituation lassen bei aller Betriebsamkeit den Verkehr fließen. Und durch die Verlagerung eines Teils des Umschlages verringern sich auch die Belastungen auf der Baustelle Tilsiter Straße. „Das war eine abgestimmte Vorgehensweise zwischen Stadt, Hafen und uns, die sich jetzt für alle bezahlt macht", erläutert Boveland.

Auf diesen Erfolgen aufbauen will das Team in diesem Jahr nicht nachlassen: Derzeit laufen letzte Verbesserungen an dem vollautomatischen Ein- und Auschecken, werden bei der von Contargo entwickelten Software letzte Anpassungen und Änderungen programmiert.

Neue Verbindung in den Norden

RheinCargo übernimmt Schienentraktion für intermodales Shuttlezugangebot von CTS und IGS Intermodal

CTS und IGS Intermodal starten ein gemeinsames intermodales Shuttlezugangebot. Dieses verbindet ab 5. Mai die Seehäfen Hamburg und Bremerhaven mit dem CTS Terminal Köln Niehl Hafen. Darüber hinaus erhöht IGS zeitgleich die Verkehrsfrequenz der zwischen Schweinfurt und Aschaffenburg zu den Nordhäfen auf tägliche Abfahrten.

Die Wirtschaftsmetropole Köln erhält ab dem 5. Mai wieder eine regelmäßige Containerzugverbindung zu den deutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven. Die zur NESKA Gruppe gehörende CTS Container Terminal GmbH, Köln und die zur IGS Logistics Group, Hamburg gehörende IGS Intermodal Container Logistics GmbH haben hierzu eine Zusammenarbeit auf diesem Verkehrskorridor vereinbart. Gemeinsam bieten sie Reedern und Spediteuren eine zuverlässige und umweltfreundliche Transportlösung für die außenhandelsaffine Wirtschaft rund um Köln. Die Containerzüge verkehren zunächst dreimal pro Woche und Richtung zwischen den Nordhäfen und Köln Niehl Hafen. Ein späterer Ausbau ist bei entsprechender Nachfrage jederzeit möglich.

Foto: RheinCargo

Die Loks der RheinCargo fahren jetzt noch öfter gen Hamburg.

Die Schienentraktion übernimmt die RheinCargo, die bereits regelmäßige Massengutverkehre zwischen dem Rheinland und dem Hamburger Hafen auf der Schiene befördert und über langjährige Erfahrungen auf dieser Verkehrsachse verfügt. Die Importzüge von IGS und CTS starten jeweils sonntags, dienstags und donnerstags in Hamburg. Die Ent- und Beladung der Züge in Köln erfolgt montags, mittwochs und freitags abends. Die Ankunft der Exportzüge in Hamburg ist jeweils am Folgetag vorgesehen. In Hamburg und Bremerhaven sind alle großen Seeterminals direkt an das Zugsystem angebunden. Für die zuverlässige Zustellung der Container in der Region Köln und alle Services rund um den Container steht CTS mit ihrer Trucking- und Terminal-Organisation zur Verfügung. Die Abwicklung der Züge in den Seehäfen der Züge führt IGS durch. Preisanfragen und Buchungen können die Kunden sowohl an CTS als auch an IGS richten.

„Für die Wirtschaft im Raum Köln ist das neue Zugangebot in die Nordhäfen eine wichtige Ergänzung zu den ab Köln bestehenden Westhafenverkehren", ist Oliver Haas, Leiter Geschäftsentwicklung bei CTS überzeugt. „Besonders während der langen Niedrigwasserperiode hat sich gezeigt, dass die Lieferketten auf Alternativen angewiesen sind."

Kommt alles in die Stahlkiste

Dachser bietet Sammelverkehre in Seecontainern in die ganze Welt nach deutschen Qualitätsstandards

Im globalen Handel knüpfen auch immer mehr Firmen der Region Kontakte in die ganze Welt. Doch wie die Waren zum Beispiel nach China bringen, wenn zwar das Interesse bei den Kunden groß, aber die Mengen anfangs gering sind und zum Beispiel (noch) keinen Container füllen? Hier hilft Thorsten Thiemann, Branch Manager Air & Sea Logistics Düsseldorf der Dachser SE den Lieferungen auf den globalen Sprung: Er koordiniert in der Region West für Düsseldorf, Köln und Alsdorf die Sammlung von Stückgütern, die dann passend in Stahlkisten verpackt und per Seefracht in die ganze Welt verschickt werden. Oder bei Bedarf auch aus der ganzen Welt zu Abnehmern ins Rheinland kommen. Dann geht der Sammelcontainer nach Troisdorf und wird von dort in das Dachser-Netzwerk eingespeist.

Wie der Logistiker erklärt ein Angebot, das Dachser schon lange anbietet. Das die Fachleute jedoch aus ihrer Kompetenz und Erfahrung mit weiteren ergänzenden Dienstleistungen verbessern. „Wir sehen noch viele Möglichkeiten im Sinne des Kunden. Durch unser weltweites Netzwerk bieten wir die Möglichkeit, alle globalen Produktions- bzw. Absatzmärkte schnell und effizient zu verbinden. Aufgrund unseres engmaschigen Landverkehrsnetzwerks, sind wir in der Lage, multimodale Transporte mit fest definierten Laufzeiten anzubieten. Luft- beziehungsweise Seefrachtlieferungen werden dann von einer Hand europaweit abgeholt oder zugestellt." Und er fügt an, dass dem Kunden ein komfortables „one stop shopping" geboten wird, bei der zum Beispiel ein Kollege in China den Weitertransport organisiert oder ein deutscher Fachmann hierzulande die Lieferung ans Ziel sicher stelle. Alles aus einer kompetenten und erfahrenen Hand. Und natürlich weltweit den deutschen Qualitätsstandards entsprechend. Aber auch zeitlich sind die LCL-Services eine interessante Option: Durch gezielte Bündelung der Waren und feste Containerläufe zwischen den Ports profitieren die Kunden von einer besseren Planbarkeit, Schnelligkeit und Transparenz ihrer Sendungen. Dachser baut die eigenen LCL-Verkehre auch 2019 mit einer Vielzahl von neuen Verbindungen kontinuierlich aus.

Mosolf nutzt Blockchain

Das Unternehmen setzt seine erste Blockchain ein, um digitale Frachtbriefe fälschungssicher zu dokumentieren

Blockchain in der Logistik: MOSOLF setzt bei digitalen Frachtbriefen auf eine fälschungssichere Blockchain-Lösung. Die auf der Distributed-Ledger-Technologie (DLT) basierende dezentralisierte Anwendung (DAPP) ermöglicht die Absicherung von Prozessen und Dokumenten mittels Smart Contracts. Dabei arbeitet MOSOLF mit dem Technology-Consulting-Unternehmen ETECTURE, verantwortlich für die Konzeption und Infrastruktur der manipulationsgeschützten digitalen Frachtbriefe, sowie LAWA Solutions, spezialisiert auf Unternehmenssoftware im Bereich Automobillogistik, zusammen.

Der digitale Frachtbrief ist schnell und sicher.

Ziel ist es, die Sicherheit und Effizienz von Prozessen innerhalb der Wertschöpfungskette der Automobillogistik weiter zu erhöhen. Hierzu wird ein digitaler Frachtbrief verwendet, in dem die verschiedenen Schritte des Logistikprozesses von der Verladung über den Transport bis zur Übergabe enthalten sind. Über dieses Dokument wird ein Fingerprint, der sogenannte Hashwert, erzeugt und an die Blockchain übermittelt. Das Blockchain-Netzwerk überprüft mit Hilfe eines Smart Contracts die Eindeutigkeit der Transaktion und stellt gleichzeitig die Relation zwischen Fahrzeug und Frachtpapier her. Eine gültige Transaktion wird zusammen mit Zeitstempel und GPS-Koordinaten in die Blockchain aufgenommen. Über einen Webservice wird es den Teilnehmern der Blockchain ermöglicht, die Gültigkeit eines Frachtpapiers und den darin enthaltenen Fahrgestellnummern (VIN, für vehicle identification number) zu verifizieren. Die notwendige Infrastruktur und die verwendeten Smart Contracts entwickelte ETECTURE, bei der Erfassung und Verarbeitung der Daten greift die dezentrale Applikation auf die von LAWA Solutions entwickelte Telematik-Software zurück.

„Das ist ein wichtiger Meilenstein für MOSOLF und unterstreicht die Innovationskraft unseres Unternehmens. Damit schaffen wir Transparenz entlang unserer Wertschöpfungskette und bieten unseren Kunden einen echten Mehrwert", so Dr. Jörg Mosolf, Vorstandsvorsitzender der MOSOLF SE & Co. KG.

„Mit dem Start unserer ersten Blockchain und den gewonnenen Erkenntnissen können nun weitere Projekte realisiert werden. Wir arbeiten gemeinsam mit ETECTURE und LAWA Solutions an weiteren Lösungen, um den gesamten Prozess der Wertschöpfungskette für den Kunden zu vereinfachen", ergänzt Antonio Marsano, Leiter IT und Digitalisierung.

Neuss Trimodal neu aufgestellt

Daniel Jähn ist seit Jahresbeginn neuer Geschäftsführer des Neusser Terminals

Die Neuss Trimodal GmbH, eine Beteiligungsgesellschaft der Frankfurter Kombiverkehr KG, der Neuss- Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG und der Ambrogio GmbH, hat zum 1. Januar 2019 einen neuen Geschäftsführer bekommen. Daniel Jähn (40), Leiter Terminals, Ablauforganisation & Projekte bei Kombiverkehr, hat zum Jahreswechsel die zweite Geschäftsführerposition übernommen und wird ab sofort zusammen mit Geschäftsführerkollege Karsten Scheidhauer die Geschicke des Unternehmens lenken.

Daniel Jähn hat sich in Neuss auf dem Terminal bereits bestens eingelebt.

Jähn übernimmt die Position von Ulrich Altmann, der auf eigenen Wunsch hin seine Arbeitszeit verkürzen wird. Altmann und sein großer Erfahrungsschatz bleiben der Neuss Trimodal erhalten. Er wird bei der Neuss Trimodal im Bereich der Projektentwicklung beratend tätig sein.

Jähn studierte von 1997 bis 2001 Verkehrssystemtechnik mit Schwerpunkt Verkehrslogistik an der Westsächsischen Hochschule Zwickau mit Abschluss Diplom-Ingenieur. Nach einem Praxissemester bei Kombiverkehr stieg er 2001 dort als Projektmanager im Bereich Produktion ein und übernahm 2008 die Position als Leiter Terminals, Ablauforganisation & Projekte. 2015 wurde ihm die stellvertretende Leitung des Bereichs Produktion übertragen.

Die Neuss Trimodal GmbH betreibt ein trimodales Container-Terminal im Hafen Neuss. Das Unternehmen bietet höchste Zuverlässigkeit bei Trucking- und Umschlagsleistungen im Schiffs-, Bahn und Lkw-Bereich an. Wartung und Reparatur von Containern und Wechselbrücken aller Art runden das Leistungsportfolio des trimodalen Standortes ab. Von montags fünf Uhr bis samstags zwölf Uhr stehen zum Umschlag über die 550 Meter lange Kaikante zwei Krane zur Verfügung, die nicht nur Binnenschiffe, sondern auch vier Gleise mit einer Länge von jeweils 630 Metern bedienen.

Insgesamt erlauben die Schienen mit einer Gesamtlänge von 5.300 Metern, dass auch Ganzzüge schnell und effizient be- und entladen werden können. Ergänzend zu den Krananlagen werden sechs Reach Stacker mit einer Tragkraft von 42 Tonnen eingesetzt.

Auf einer Fläche von mehr als 88.000 Quadratmetern ist Platz für 6.030 TEU, davon 140 für Gefahrgüter, die das Gelände über getrennte Gate In- und Gate Out-Zugänge erreichen und verlassen. Heute verkehren von und nach Neuss Trimodal rund 60 Züge und sieben Binnenschiffe wöchentlich.

Shortsea: 14,7 Mio. TEU Umschlag

Anteil von über einem Drittel zeigen die Bedeutung der küstennahen Verkehre in Europa auf

Das ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (spc) hat das Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) beauftragt, eine Analyse des innereuropäischen Containerverkehrs zu erstellen. Kernfrage war dabei, welcher Anteil der umgeschlagenen Container auf innereuropäischen Handel und welcher auf Transhipmentverkehre entfällt.

Im Jahr 2017 schlugen die sechs großen kontinentalen Nordrangehäfen insgesamt rund 14,7 Mio. TEU mit europäischen Korrespondenzhäfen um. Dabei widmete sich die Untersuchung der Frage, wie hoch der Anteil an Shortsea-Verkehr im Vergleich zum Feederverkehr ist. Für das spc gliedert sich der Shortsea-Verkehr in zwei Bereiche:

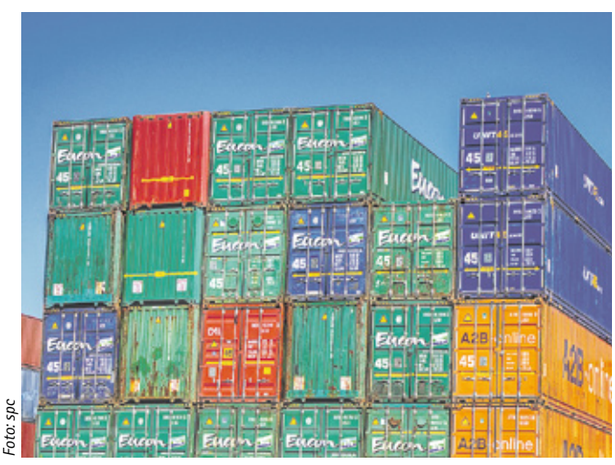


Foto: spc

Küstennahe Transporte sind in der Logistik unverzichtbar.

Mit 7,8 Mio. TEU ist der Feedermarkt der dem Volumen nach größte Shortsea-Markt aus Sicht der Reedereien, die die Häfen der Hamburg-Le Havre-Range anlaufen. Der überwiegende Teil dieser 7,8 Mio. TEU hat einen Ursprung oder ein Ziel außerhalb Europas und einen Korrespondenzhafen innerhalb Europas.

Mit 5,3 Mio. TEU ist das Volumen des über die Nordrangehäfen abgewickelten innereuropäischen Warenhandels kleiner als das des Feederverkehrs. Überdies werden die Container innerhalb der Nordrange nur einfach umgeschlagen, sodass die Zahl der Moves gegenüber dem Transhipmentumschlag abfällt.

Mit insgesamt 14,7 Mio. TEU, entsprechend 34 % des gesamten Umschlags der Hamburg-Le Havre-Range ist der Containerumschlag mit europäischen Quellen und Zielen für die Nordrangehäfen von nicht zu unterschätzender Bedeutung – auch ohne die Doppelzählung der Feedercontainer, also des korrespondierenden Deepsea-Umschlags.

„Für uns war es wichtig, die Bedeutung der Containermengen im Kurzstreckenseeverkehr für die Hamburg–Le Havre–Range insgesamt aufzuzeigen und auch eine klare Trennung zwischen den Mengen an Feeder- und Shortsea-Verkehren transparent zu machen," erklärt Markus Nölke, Geschäftsführer des spc den Grund für die Untersuchung. „Denn teilweise wird der Feederverkehr nicht zu den Shortsea-Verkehren gezählt, was aus unserer Sicht nicht richtig ist. Vielmehr ist es so, dass der Feederverkehr die Basis von Shortseaverkehr sein kann" so Nölke weiter.

Elektroautos und Hybridkonzepte

Junge Forscher präsentierten sich bei den Stadtwerken im Rahmen von „Jugend forscht"

Die Stadtwerke Düsseldorf sind Pate und waren in diesem Jahr auch Gastgeber des Regionalwettbewerbs Jugend forscht. Insgesamt gingen 35 Projekte aus der Region an den Start, darunter auch vier Düsseldorfer Schulen. Die Jungforscherinnen und Jungforscher erläuterten am Mittwoch, 20. Februar, ihre Arbeiten nachmittags der Öffentlichkeit in der Turbinenhalle der Stadtwerke am Höher Weg.

Jugend forscht ist Deutschlands bekanntester Nachwuchswettbewerb. Ziel ist, Jugendliche für Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften und Technik zu begeistern, Talente zu finden und zu fördern.

Das Theodor-Fliedner-Gymnasium in Kaiserswerth war eine von vier teilnehmenden Düsseldorfer Schulen. Hier gibt es sogar eine „Jugend forscht"-AG, die von Physiklehrer Jörg Thar sehr erfolgreich betreut wird. Mit gleich vier sehr unterschiedlichen Beiträgen traten seine Schüler an.

Foto: Stadtwerke Düsseldorf

Max Schulte (14), Emile Hansmaennel (18), Martin Gottschald (12), Julian Meyer (16), Johannes Handke (17) und Jan Korte (16)

„Ich segele sehr gerne", erklärt der 12-jährige Martin Gottschald die Motivation für sein Projekt. Er hat das IT-System „easy sailing" entwickelt, das Anfängern und Fortgeschrittenen den Wassersport erleichtert. Er arbeitet dabei mit elektronischen Sensoren wie beispielsweise einem Wind- und einem Baumstellungsmessgerät. Ein Computer verarbeitet dann die verschiedenen Informationen und gibt Befehle, wie die Segel einzustellen sind.

Max Schulte (14) befasst sich mit Elektro-Autos. „Uns allen ist bekannt, dass das Aufladen der Batterien sehr viel Zeit in Anspruch nimmt", sagt der Schüler und hat sich die Frage gestellt, ob es nicht auch in einem Elektroauto möglich sei, die Batterie einfach „aufzutanken" und dafür eine Eisen-Chrom-Redox-Batterie modifiziert.

Jan Korte (16), Julian Meyer (16) und Johannes Handke (17) möchten Hybridkonzepte aus dem Motorsport optimieren und in die Welt des Modellbaus übertragen. In ihrem Projekt geht es darum, die verschiedenen Antriebe wie Verbrennungs- und Elektromotor sinnvoll zu koppeln.

Insgesamt präsentierten sich 35 Projekte aus der Region – von Experimenten mit Lebensmittelfarben bis hin zur Antwortsuche auf die Frage „Gibt es Leben aus dem All?". Die Stadtwerke Düsseldorf und die IHK Düsseldorf sind seit 2009 Pate des Regionalwettbewerbs.

Internet of Things-Plattform im Hafen

Rotterdam geht weiteren Schritt in Richtung „smart port" und legt Zugang zu neuen Technologien

Der Hafenbetrieb Rotterdam hat eine neue Internet of Things-Plattform entwickeln lassen und den erste Bereich der Plattform, Hydro-/Meteo-Anwendungen in Betrieb genommen. Mit Hilfe eines umfangreichen Netzes von Sensoren stellt das System genaue und aktuelle Wasser- (Hydro) und Wetterdaten (Meteo) bereit, insbesondere für die Bereiche Schiffsverkehrsplanung und -management.

Ronald Paul, Chief Operating Officer des Hafenbetriebs Rotterdam: „Dank der Cloud-Plattform und der generierten Echtzeitinformationen können wir missionskritische Prozesse in der Dienstleistung für unsere Kunden weiter verbessern."

Foto: Port of Rotterdam

In dem nun übergebenen Hydro-/Meteosystem werden Daten über Wasserpegel, Strömung, Salzgehalt, Windgeschwindigkeit, Windrichtung und Sicht durch eine Kombination von 44 Sensoren im Hafen, zahlreichen Prognosemodellen, Daten des niederländischen Wasserwirtschaftsamts Rijkswaterstraat und astronomischen Berechnungen gewonnen.

Damit trägt die Anwendung zur Verringerung von Wartezeiten sowie zur Optimierung von Anlage-, Lade-/Lösch- und Abfahrtszeiten bei. Dank der Technologie kann beispielsweise je nach Wasserpegel der beste Zeitpunkt zum Anlegen und für Abfahrten genauer vorhergesagt werden, bei Gewährleistung einer maximalen Ladung.

Die Sensoren auf und in Kaimauern, Dalben, (Wasser-) Straßen und Verkehrsschildern generieren dabei kontinuierlich Basismessdaten und können mit anderen autonomen Systemen kommunizieren. Damit wird nicht zuletzt auch die Grundlage zur künftigen Unterstützung der autonomen Schifffahrt im Rotterdamer Hafen geschaffen. Selbstverständlich wurden dabei höchste Anforderungen an Sicherheit, Zuverlässigkeit und Normung gestellt.

Millimeterarbeit an der Hafenmole

Behälter für das Tanklager Krefeld in die auf dem Gelände vorgesehenen Mulden eingelagert

Die Bauarbeiten für das Flüssiggas-Tanklager Krefeld gehen voran. Nachdem im September die fünf Riesenbehälter auf dem Gelände der caratgas GmbH an der Hafenmole angeliefert worden waren, erteilte die Bezirksregierung Düsseldorf im Dezember einen Bescheid für den vorzeitigen Baubeginn. Im Januar wurde das Sandbett für die Behältereinlagerung fertiggestellt. „Bauarbeiten im Winter sind schwer planbar. Da aber kaum Minusgrade herrschten, konnten wir die Behälter tatsächlich an drei aufeinanderfolgenden Tagen Ende Januar einlagern", berichtet Projektleiter Stefan Snieder von der Westfalen Gruppe, Münster, zu der die caratgas gehört.

Foto: Westfalen

Geschafft: Drei Behälter für das Tanklager wurden in die vorgesehenen Mulden eingepasst.

Es mag vielleicht banal erscheinen, ein paar Behälter über 200 Meter zu transportieren. Aber die drei 2.000-Kubikmeter-Tanks mit je 280 Tonnen und die beiden 1.000-Kubikmeter-Tanks mit je 150 Tonnen sind echte Schwergewichte. Auch die punktgenaue Einpassung in die Sandmulden erfordert Maßarbeit. Für einen solchen Vorgang werden eigentlich zwei Raupenkräne benötigt. Snieder und sein Team fanden eine günstigere Lösung: Fahrbare Untersätze mit ferngesteuertem Motorantrieb bewegten die Tanks direkt in das Sandbett.

Transport und Einlagerung klappten wie am Schnürchen. „Die Tanks mussten in die vorgesehenen Mulden eingepasst werden und alle fünf exakt in einer Reihe liegen. Das war echte Millimeterarbeit!" Danach wurde das Sandbett angefüllt – aber nur so weit, dass die Behälter sicher lagen und für die TÜV-Abnahme im März noch genug von den Tanks frei blieb. Für die Abnahme wurden diese mit Wasser gefüllt und unter Druck gesetzt, um zu überprüfen, ob sie tatsächlich dicht sind. Nach der TÜV-Abnahme folgt die komplette Abdeckung der Behälter mit Sand, ein Pumpenstand wird errichtet und ein Entnahmerohr angeschweißt. Dann können auch die Tiefbauarbeiten starten. „Unser Zeitplan ist durch die Verzögerungen sehr eng geworden – wir planen aber weiterhin, im vierten Quartal dieses Jahres in Betrieb zu gehen", so Snieder optimistisch.

Start für Häfen NRW 4.0

Forschungsprojekt zur Entwicklung eines digitalen Hafennetzwerks wird vom Bund gefördert

Engere operative und strategische Zusammenarbeit, Steigerung von Effizienz und Flexibilität sowie letztendlich Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durch digitale Innovation – diese Vorteile versprechen sich die acht Projektpartner des Forschungsprojekt „Häfen NRW 4.0". Das Bundesverkehrsministerium teilt diese Sicht und stattet das Vorhaben durch sein Förderprogramm „Innovative Hafentechnologien" (IHATEC) mit einem Budget von insgesamt 1,3 Millionen Euro aus. Die Laufzeit des nun gestarteten Verbundprojekts beträgt dabei 36 Monate.

Foto: CPL

Kick-Off-Termin der Projektpartner mit dem Projektträger.

„Binnenhäfen haben für den Wirtschaftsstandort Deutschland eine hohe Bedeutung. Viele Logistikprozesse in Deutschland werden über ein Netz aus See- und Binnenhäfen abgedeckt. In dem Projekt engagieren sich neben den dem Hafen Krefeld und der RheinCargo auch DeltaPort, CPL Competence in Ports and Logistics, INPLAN, der Mindener Hafen, der Stadthafen Lünen und die Universität Duisburg-Essen. Sie beabsichtigen, den Technologievorsprung der Seehäfen aufzuholen, Forschungslücken in Bezug auf Binnenhäfen zu schließen und die Binnenhafenwirtschaft speziell sowie die Wirtschaft allgemein im Digitalisierungsprozess voranzubringen. Ziel ist die Entwicklung eines digitalen Hafennetzwerks mit Hilfe einer cloudbasierten Plattform.

Die Projektpartner erforschen dazu zunächst die Ist-Situation der Häfen und Zukunftstrends in der Logistik, um darauf aufbauend die gemeinsamen Tools, Standards und Ziele der cloudbasierten Plattform festzulegen. In einem zweiten Schritt werden die technischen Plattform-Anforderungen definiert. Dabei steht die Konkretisierung der gemeinsamen inhaltlichen Schwerpunkte der Häfen im Vordergrund, beispielsweise die Plattform-Funktionen Information, Kommunikation, Koordination und Administration. Im dritten Schritt wird schließlich die cloudbasierte Plattform entwickelt, in den Häfen installiert und wissenschaftlich erprobt.

Das BMVI unterstützt im Rahmen des Förderprogramms IHATEC bestimmte forschungs- und anwendungsorientierte Einzel- oder Verbundprojekte zur Entwicklung oder Anpassung innovativer Hafentechnik. Gefördert werden dabei digitale Technologien für die deutschen See- und Binnenhäfen.

Anforderungen des Verkehrs gewachsen

Rheinhafen informierte in Gellep über neue Projekte und die Auswirkungen auf die Straßen

Reichen die Straßen und Verkehrswege angesichts immer neuer Erfolgsmeldungen um Neuansiedlungen im Krefelder Hafen noch aus? Diese Frage stellen sich nicht nur die Hafenfirmen sondern auch den Nachbarn des Rheinhafens. Für sie hatte der Verkehrsgutachter Dr. Thorsten Becher jetzt gute Nachrichten. Auch wenn alle jetzt prognostizieren Projekte in vollem Umfang umgesetzt werden, ist die vorhandene Infrastruktur bis 2025 völlig ausreichend.

Zumal der Aufsichtsratsvorsitzenden der Hafengesellschaft, Jürgen Hengst, ankündigen konnte, dass in wenigen Wochen bereits der Ausbau der besonders verkehrsstarken Kreuzung Floßhafenstraße zu einem Kreisverkehr beginnen wird. Parallel wird auch die historische Drehbrücke, die das Containerterminal an die Auffahrt zur B288 anschließt, in Stand gesetzt.

Bis 2025 sind die Straßen rund um den Rheinhafen dem Verkehr gewachsen.

„Wichtig ist mir dabei, dass Einverständnis entsteht, wie wir im Rahmen der Projekte mit den verkehrlichen Themen umgehen", bekräftigte Sascha Odermatt, Sprecher der Geschäftsführung, der sich freute, dass die Versammlung auf ein sehr großes Interesse stieß. „Wir achten darauf, dass die Verkehrsknotenpunkte bis zur B 288 leistungsfähig bleiben. Uns ist weiter wichtig das verkehrsgutachterliche Betrachtungen sich nicht nur mit den jeweiligen Projekten befassen, sondern auch sich frühzeitig auf etwaige, in der Zukunft entstehende Engpässe ausrichten, damit wir von der Stadt Krefeld gegebenenfalls rechtzeitig Maßnahmen ergreifen können, die einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss in und aus dem Hafen ermöglichen." Auch der geplanten Trailerport sei deswegen selbstverständlich in die Überlegungen mit einbezogen.

Hengst berichtete, dass sich die Stadt Krefeld darauf konzentriere, was man auf eigenem Gebiet machen könnte. Das sind vor allem die Punkte der Knotenverkehre. Er wies darauf hin, dass die Stadt Krefeld in den letzten Jahren schon zahlreiche Maßnahmen wie etwa den Bau des Hafenrings durchgeführt habe. Dafür wurde ein zweistelliger Mio-Betrag verbaut – und sei noch einmal vorgesehen.

Krefeld überspringt 5 Mio-Marke

Im Dürreherbst nutzten die Kunden die vielfältigen Möglichkeiten des Verkehrsträgerwechsels

Positiv ist das vergangene Jahr für den Krefelder Hafen verlaufen – und das im wahrsten Sinne des Wortes, wie Sascha Odermatt, Sprecher der Geschäftsführung, berichtet. Ein Umschlag von 5,2 Millionen Tonnen brachten einen Umsatz von 11,2 Millionen Euro sowie in den Kassen einen Gewinn von 1,3 Millionen Euro.

Immer wichtiger wird dabei die Hafeneisenbahn, wie der Logistiker erläutert: Die Mitarbeiter machen inzwischen ein Drittel des Gesamtaufkommens aus (mit den entsprechenden Einnahmen) und ersetzten 2018 rund 200.000 Verkehrsgüterbewegungen. „Das sind jeden Tag, Stunde für Stunde fast 23 LKW, die die Krefelder Straßen verstopfen würden", rechnet Odermatt vor.

Das Containerterminal am Hafenkopf in Krefeld.

Auf dem Erfolg – der Standort hatte lange rote Zahlen geschrieben – möchten sich der Hafenchef und sein Team jedoch nicht ausruhen: Angestrebtes und angekündigtes Ziel ist ein Gewinn von 2 Mio. Euro. Der Stadtkämmerer muss sich aber noch ein Jahr gedulden, bis Geld aus dem Hafen in die Stadtsäckel geschwemmt wird: Derzeit werden die Mittel noch für einen Verlustvortrag aus dem Jahr 2014 benötigt. Damals hatte das Eisenbahnbundesamt den Bau des Transterminal Krefeld (TTK) verwehrt, mussten die angefallenen Planungskosten abgeschrieben werden.

Dabei hatte der Hafen extrem unter den Wetterbedingungen zu leiden: Einem spektakulären Hochwasser folgte eine ebenso ungewöhnliche Dürreperiode, wie Andreas Hamm verdeutlicht, Assistent des Geschäftsführers. „Ein großes Rheinschiff von 110 Metern Länge transportiert bei einer Abladetiefe von 3,50 Meter noch 3000 Tonnen, bei den dann noch möglichen 1,50 Meter nur noch 600 Tonnen."

Und das hat Folgen: „Sinken die Pegelstände, sind in der Folge große Schiffe gezwungen, weniger Fracht zu laden oder es übernehmen kleinere Schiffe den Transport, um nicht auf Grund zu laufen", so Hamm.

Auch im Hafen Krefeld sank der Umschlag deswegen von September bis November deutlich unter die Vorjahreswerte. Nach dem Spitzenwert von 334 000 Tonnen im August waren es im November lediglich noch rund 200 000 Tonnen und damit rund 120 000 Tonnen weniger als im Vorjahresmonat. Das am Ende das Umschlagsminus nur zwei Prozent ausmachte, überraschte auch die Fachleute. Ein Faktor sei gewesen, dass viele Kunden Dank der trimodalen Möglichkeiten des Hafens auf die Eisenbahn wechselten.

Neue Lokomotiven für Bottrop

RheinCargo und Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen versorgen gemeinsam Ruhrgebiets-Kokerei

Foto: HGK

Erfolgreicher Start in Bottrop: Seit Jahresbeginn führt der Logistikdienstleister RheinCargo GmbH & Co. KG gemeinsam mit der Wanne-Herner Eisenbahn und Hafen GmbH (WHE) den kompletten Rangierdienst und den Infrastrukturbetrieb für die Kokerei Prosper des Stahlkonzerns ArcelorMittal durch.

„Es ist sehr schön, dass es jetzt nach einem Jahr Vorbereitung losgegangen ist. Wir sind stolz, dass wir gemeinsam mit WHE den Auftrag von ArcelorMittal erhalten haben. Das zeigt, wie leistungsstark die RheinCargo im Markt unterwegs ist", freut sich Geschäftsführer Wolfgang Birlin, der bei der RheinCargo für den Bereich Eisenbahn zuständig ist.

Um das Projekt zu realisieren, hat die RheinCargo vier neue Loks der Marke Vossloh DE 18 angeschafft. Die neuen Triebfahrzeuge sind deutlich emissionsärmer und leiser als bisherige Lokomotiven der vergleichbaren Leistungsklasse. Insgesamt werden die Loks – jede mit einer Leistung von 1.800 KW – in Bottrop jährlich insgesamt etwa 4,3 Mio. Tonnen Koks und Kohle transportieren. Über 200 Wagen sind dafür im Einsatz.

Auf den etwa 30 Kilometer langen Gleisanlagen des Geländes wird die gesamte Logistik der Ver- und Entsorgung der Kokerei mit Kohle und Koks über die Schiene abgewickelt. Dazu gehört auch der Betrieb der Bahn im Hafen Bottrop: Ein Teil der Kohle wird hier über Binnenschiffe angeliefert und dann in Eisenbahnwagen umgeladen.

Für das Gemeinschaftsprojekt wurden 19 neue RheinCargo-Mitarbeiter und sechs Kollegen der WHE auf der DE 18 ausgebildet. RheinCargo und WHE hatten die Ausschreibung des Konzerns, der Weltmarktführer im Stahlbereich ist, gewonnen. Die Kokerei in Bottrop ist eine der letzten Betriebe dieser Art im Ruhrgebiet. In der Anlage wird ab 2019 ausschließlich Importkohle verarbeitet, da die benachbarte Zeche Prosper-Haniel mit Ende des Jahres 2018 geschlossen wurde.

Chinesische Hafenbetreiber zu Gast

Delegation vom Jiangtsekiang informierte sich über Entwicklungen, Strategien und Perspektiven

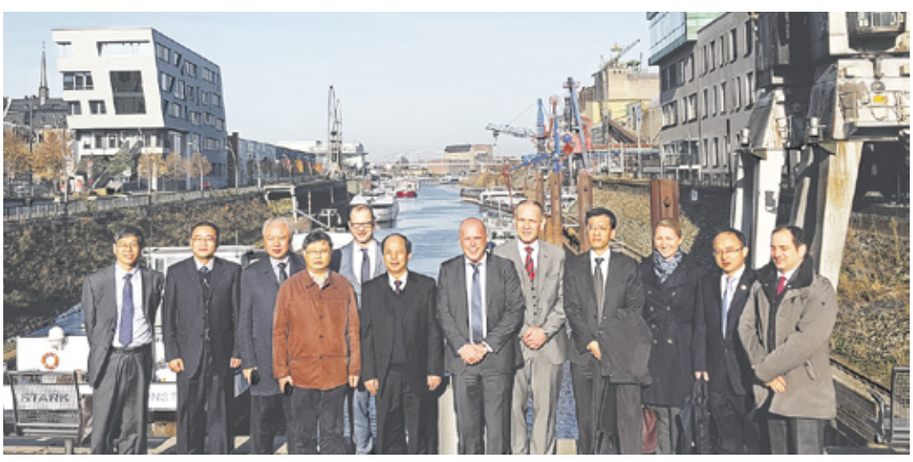


Foto: RheinCargo

Die chinesische Delegation mit ihren Gastgebern im Neusser Hafen.

Informatives Treffen von Vertretern der RheinCargo-Häfen mit ihren Kollegen vom Jangtsekiang: Eine Delegation der Jiangsu Port Group aus China besuchte die RheinCargo GmbH & Co. KG in Neuss. Dabei wurde sich intensiv über Entwicklungen, Strategien und Perspektiven an den jeweiligen Standorten ausgetauscht.

Die Parallelen sind unverkennbar: An den jeweils größten Flüssen ihrer Nationen betreiben die Unternehmen Binnenhäfen. Zur Jiangsu Port Group gehören acht eigene Hafenunternehmen sowie Schifffahrtsgesellschaften und zahlreiche weitere Beteiligungen. Sitz der Gesellschaft ist Nanjing mit weiteren Standorten in Lianyungang, Suzhou, Nantong, Zhenjiang, Changzhou, Taizhou und Yangzhou. Die Standorte liegen am circa 6.380 Kilometer langen Jangtsefluss, welcher zugleich die Verbindung zu einem der größten Seehäfen der Welt in Shanghai bildet.

Die RheinCargo betreibt sieben öffentliche Rheinhäfen in Düsseldorf, Köln und Neuss, ist damit der größte Binnenhafen Deutschlands. Dazu führt die RheinCargo eine der größten deutschen privaten Güterbahnen.

Seit mehreren Jahren besteht bereits der Kontakt zwischen Vertretern der Gesellschaften, es gab mehrfach wechselseitige Besuche. „Beide Seiten haben ein hohes Interesse daran, ihre partnerschaftlichen Beziehungen zu intensivieren", freute sich der für die Häfen zuständige RheinCargo-Geschäftsführer Jan Eckel.

Bei der CTS Container-Terminal GmbH wurde erstmals im Niehler Hafen in Köln ein Zug aus China umgeschlagen. Mehrere Partner haben sich zusammengeschlossen, um regelmäßige Verkehre zwischen dem Reich der Mitte und dem Dom zu realisieren. Köln soll dabei als Drehkreuz für Schienengüterverkehr von und nach China etabliert werden.

RheinCargo bleibt auf Erfolgskurs

Der große persönliche Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hat sich ausgezahlt

Dank trimodaler Logistikangebote aus einer Hand konnte die RheinCargo GmbH & Co. KG die negativen Auswirkungen durch das lang anhaltende Niedrigwasser 2018 im Rhein stark begrenzen. Der Logistikdienstleister hat im vergangenen Jahr insgesamt ein Gütervolumen von 44,3 Millionen Tonnen in den Häfen umgeschlagen und auf der Schiene transportiert. Damit bleibt die RheinCargo trotz schwerer Marktbedingungen im Hafen- beziehungsweise Schifffahrtsbereich auf Erfolgskurs. Das Gesamtvolumen der in den Häfen und auf der Schiene bewegten Güter hatte im Vorjahr noch 47,2 Millionen Tonnen erreicht.

Fotos: RheinCargo

Die Geschäftsführer der RheinCargo Jan Sönke Eckel und Wolfgang Birlin sind zufrieden.

„Die Hafenlogistik hat im Jahr 2018 stark unter dem Niedrigwasser gelitten. Teilweise konnten Schiffe nur noch zu einem Drittel beladen fahren, was zu einer temporären Verteuerung der Binnenschifffahrt und in letzter Konsequenz zu dem Rückgang des Umschlages im Vergleich zum Vorjahr führte", erläutert Jan Sönke Eckel, RheinCargo-Geschäftsführer für den Bereich Häfen. Insgesamt wurden 2018 an den sieben Hafenstandorten in Düsseldorf, Köln und Neuss etwa 25,4 Millionen Tonnen umgeschlagen. Das wasserseitige Handling belief sich dabei auf 16,3 Millionen Tonnen (Vorjahr 18,5 Millionen t), was einen Rückgang von 11,9 Prozent im Vergleich zu 2017 darstellt. Der Landumschlag lag bei 9,1 Millionen Tonnen. „Trotz der ungewöhnlich langen Niedrigwasserphase haben wir durch großen persönlichen Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie innovative Maßnahmen ein passables Hafenergebnis erreicht", so Eckel.

Durch die problematische Situation auf den Wasserstraßen wurden 2018 mehr Güter auf die Schiene verlagert. Davon profitierte wiederum die Eisenbahn der RheinCargo. Das Frachtaufkommen lag mit etwa 18,8 Millionen Tonnen transportierter Fracht 4,8 Prozent über Plan. Treiber im Güterverkehr auf der Schiene war besonders das Containergeschäft, das im Vergleich zu 2017 um 30,8 Prozent anzog. Auch bei dem Transport von chemischen Erzeugnissen gab es ein Plus von 5,2 Prozent. „Das Jahr 2018 hat deutlich gemacht, wie leistungsstark die RheinCargo im Markt unterwegs ist. Wir haben es geschafft, erhebliche Mengen vom Binnenschiff auf die Bahn umzuleiten. Das zeigt, dass eine der großen Stärken der RheinCargo ihre Flexibilität ist", freut sich Wolfgang Birlin, RheinCargo-Geschäftsführer für den Bereich Eisenbahn.

Für die Zukunft sehen die beiden Geschäftsführer RheinCargo gut aufgestellt: „Wir haben das Jahr 2018 erfolgreich abgeschlossen. Unser Logistik-Portfolio mit Schiff und Bahn enthält effiziente, nachhaltige und umweltfreundliche Lösungen. Wir sind optimistisch, dass wir auch im Jahr 2019 verstärkt Güterströme vom LKW auf Schiff und Bahn zum Wohl der Umwelt verlagern können."

Im Rheinauhafen ist Landstrom Pflicht

Mitarbeiter der HGK stellten zu Jahresbeginn die neuen Hinweisschilder für die Binnenschiffer auf

Im Kölner Rheinauhafen ist das generelle Festmachverbot aufgehoben worden. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Köln (WSA) hat diese Regelungen genehmigt.

Beladene Schiffe dürfen eine Breite von 9,50 Meter und eine Tragfähigkeit von 1.200 Tonnen nicht überschreiten. Der Einsatz von Winden zum Festmachen ist nicht gestattet. Ebenso ist das Liegen von mehreren Schiffen nebeneinander nicht erlaubt. Leere Schiffe dürfen an der Kaimauer im Rheinauhafen generell festmachen.

Foto: HGK

Mitarbeiter der HGK stellten die neuen Schilder auf.

Für die Schiffe gilt ein Nutzungsgebot des dort zur Verfügung gestellten Landstroms. Das heißt, es ist untersagt, die an Bord benötigte Energie während der Liegezeit über eigene Dieselmotoren zu gewinnen. Die Versorgung muss über eine der zehn Stromtankstellen im Rheinauhafen erfolgen. Dies vermeidet zum Wohl von Anwohnern und Passanten Belästigungen durch Abgase und Geräusche. Die Bedienung der Versorgung ist denkbar einfach: Die Schiffer müssen sich zunächst unter www.rheinenergie.com/landstrom registrieren und erhalten dann per E-Mail die Informationen zur weiteren Vorgehensweise.

Die jetzige Regelung, die nach Überprüfung der Zugfestigkeit der verbliebenen Festmacher in Kraft trat, stellt ein Interim dar, bis die geplante endgültige Lösung umgesetzt werden kann. Dazu gehört die Installation so genannter Dalben durch das WSA. Die Dalben werden ufernah im Grund des Rheins verankert und ermöglichen das Festmachen der Schiffe sowie den Landgang für die Besatzungen. Vor der Umsetzung dieses Vorhabens werden die politischen Gremien von der Verwaltung der Stadt Köln eingeschaltet und die Öffentlichkeit informiert.

Bierernster Transport

Neue Tanks von Oettinger finden über den Hafen in die Brauerei

Foto: RheinCargo

Aus Bürgstadt im Odenwald über Main und Rhein an den Neusser Hafen und weiter nach Mönchengladbach: Diese Strecke legten und legen gegenwärtig tonnenschwere Edelstahltanks zurück. Das Ziel: die OeTTINGER Brauerei in Mönchengladbach. Der Grund: moderne Technik für den Standort.

Eine besondere Aufgabe kommt dabei den Hafenlogistikern der RheinCargo zu: Die 16 Drucktanks, in denen künftig die fertig filtrierten Biere bis zur Abfüllung zwischengelagert werden, haben einen Durchmesser von 4,20 Meter und wiegen im Leerzustand bis zu 30 Tonnen. Die kleinsten vier sind 17 Meter hoch, weitere vier messen 21 Meter und die größten acht Tanks erreichen sogar 30 Meter. In einen dieser größten Tanks passen 3.400 Hektoliter Bier, was umgerechnet 26 Lkw voller OeTTINGER Kästen entspricht.

Beeindruckende Maße, die aber auch besondere Anforderungen an den Umschlag im Hafen stellen. RheinCargo hält in den Standorten Neuss, Düsseldorf-Reisholz, Köln-Niehl sowie Köln-Godorf speziell verstärkte Kaianlagen beziehungsweise Schwergutplattformen zum Umschlag vor, wie Lukas Klippel, Leiter Bereich Hafenlogistik, erklärt. Diese sind so bemessen, dass sie sowohl Gewicht als auch Ausmaße der Fracht aufnehmen können. Zudem arbeiten die Logistiker mit verschiedenen Spezialfirmen zusammen, die mit ihren auf Schwergut spezialisierten Mobilkränen in der Lage sind, auch solche Herausforderungen zu heben. Im Falle der OeTTINGER Brauerei handelt es sich um die Firma Colonia, die zwei 130 Tonnen-Krane auffuhr.

Die Logistiker sind aber auch gerne bereit, neue Wege zu gehen: Die Stahltanks wurden in Neuss auf wartende Tieflader gehoben. Um wie immer ganz auf „Nummer sicher" zu gehen hatten die Fachleute die Standsicherheit der Kaimauer für diese Belastung wie üblich noch einmal statisch geprüft. Zudem haben sie auch das eine oder andere Hindernis wie etwa Schranken an Land abgebaut – und nach erfolgreichem Transport natürlich wieder aufgebaut.

Der ganze Aufwand hat einen guten Grund, wie die Brauerei erklärt: Neben hervorragend ausgebildeten und motivierten Mitarbeitern sind hochmoderne und effiziente Technologien die wesentliche Grundlage, um in dem besonders wettbewerbsintensiven Biermarkt zu bestehen.

In Mönchengladbach, dem zweitgrößten Braustandort von OeTTINGER, setzt das Familienunternehmen dahingehend ein weiteres sichtbares Zeichen und installiert 16 neue Drucktanks. Rund 10 Mio. Euro steckt das Unternehmen in die bis zu 30 Meter hohen Edelstahlkolosse – weitere 5 Mio. in den kommenden Jahren in die Erweiterung einer Vollguthalle.

Bis August 2019 sollen alle technischen Arbeiten abgeschlossen sein und die Anlage in Betrieb genommen werden. „Diese Tanks eröffnen uns die Möglichkeit, die große Produktvielfalt unserer Brauerei noch besser abzubilden.", betont Dr. Andreas Boettger, Geschäftsführer Technik der OeTTINGER Brauerei, mit Stolz.

Forderndes Studium erfolgreich beendet

Die EU|FH verabschiedete 100 Absolventen des Neusser Bachelorjahrgangs 2015

Die Europäische Fachhochschule (EUFH) hat erstmalig im Cha-Teau Dormagen rund 100 Absolventen des Bachelorjahrgangs 2015 aus den Studiengängen Handels-, Industrie- und Logistikmanagement, General Management sowie Wirtschaftsinformatik verabschiedet. Abgerundet durch musikalische Unterstützung von Sarah Elena Esser und Tobias Hebbelmann, luden die Moderatoren aus den eigenen Reihen der EUFH auch dieses Jahr wieder ein, die letzten drei Jahre Revue passieren zu lassen.

Prof. Dr. Hermann Hansis, Vizepräsident für Duales Studium, der das letzte Mal in seiner Karriere, seinen „geliebten Logistikern" die Bachelorurkunden übergeben durfte, bedankte sich bei den Familien der Absolventen, bei den Unternehmen, die den Studierenden Ausbildungs- und Praxisplätze zur Verfügung gestellt haben, bei den Berufsschulen, den Professoren sowie beim ganzen EUFH-Team für die Unterstützung und Betreuung der Absolventen. „Sie hatten viel Unterstützung, aber durchgezogen haben Sie das alleine, und Ihr Erfolg spricht für Sie. Das ist eine wirklich respektable Leistung!"

Foto: EUFH

Die stolzen Studenten der EUFH bei ihrer Feier.

Sven Schürmann, stellvertretender Bürgermeister der Stadt Neuss, überbrachte die Glückwünsche von Rat und Verwaltung. „Als ich Sie vor drei Jahren als Studienanfänger in Neuss begrüßt habe, waren Sie voller Erwartung und gespannt auf Ihr Studium. Inzwischen haben Sie viel Engagement und Durchhaltevermögen bewiesen. Sie sind nun bestens gerüstet."

Stellvertretend für die mehr als 600 Partnerunternehmen der EUFH, die Studierenden Ausbildungs- und Praktikumsplätze im Rahmen des dualen Studiums zur Verfügung stellen, gratulierte Nadine Gronemeyer, die Ausbildung und Personalentwicklung bei der ZWILLING Deutschland GmbH leitet. Das Unternehmen kooperiert schon seit vielen Jahren mit der EUFH und bildet Jahr für Jahr bis zu vier duale Studierende aus den Bachelor-Programmen Handels- und Industriemanagement aus.

„Vernetzt im Quartier“

Stadt Neuss würdigt das nachbarschaftliche Engagement des Neusser Bauvereins

„Vernetzt im Quartier ... Wir sind dabei!“ so heißt die Aktion der Stadt Neuss, mit der auf engagierte Akteure in der Nachbarschaft verwiesen wird. Sie soll zeigen, dass und vor allem wo in der Stadt Engagement auch für ältere Menschen verwirklicht wird.

Jetzt haben die beiden Mietertreffs des Neusser Bauvereins, MARIBU an der Marienburger Straße und Treff 20 an der Wingenderstraße, diese Auszeichnung erhalten.

„Die Stadt Neuss möchte mit der Verleihung des Signets Akteure vor Ort würdigen und weiterhin ermutigen, sich in ihrem Umfeld für das Miteinander der Nachbarschaft einzusetzen und Raum für das gemeinsame Tun – insbesondere älterer Menschen – zur Verfügung zu stellen“, erläutert Bürgermeister Breuer bei der Überreichung des Signets im Mietertreff MARIBU. Dort haben die Auszeichnung Vorstandsmitglied Dirk Reimann, Prokurist Niki Lüdtke, Caritas-Vorstand Norbert Kallen und MARIBU-Leiterin Beate Fedler entgegengenommen.

Der Mietertreff MARIBU bietet ein vielfältiges Programm für die Anwohner im Marienburger Viertel: vom gemeinsamen Frühstück, über gemeinsames Kochen oder Line Dance bis hin zu Ausflügen. „Der Neusser Bauverein ist Sozialpartner der Stadt. Hier im Maribu wird gezeigt, wie aktive Nachbarschaft gelebt wird. Hier werden soziale Beziehungen rund um die Marienburger Straße geknüpft“, lobt Bürgermeister Reiner Breuer und ergänzt: „Neben fachlicher Beratung und Begleitung ist es wichtig, dass sich Menschen in Ihrem „Veedel“ treffen können, miteinander Spaß haben und auch gemeinsam aufeinander Acht geben.“

„Erst in der Gemeinschaft fühlen sich Menschen wirklich zu Hause“, sagt Dirk Reimann, Vorstand Neusser Bauverein. Eine wichtige Rolle spielen daher die Nachbarschaftstreffs beim Neusser Bauverein. Sie bereichern das Leben im Quartier und sind Anlaufstelle bei allen Fragen zum Thema Wohnen und Leben – wie der Treff 20 an der Wingenderstraße, der Nachbarschaftstreff an der Weberstraße und das MARIBU an der Marienburger Straße, das Café Friedrich an der Friedrichstraße. Neu wird im Winter der Nachbarschaftstreff an der Hülchrather Straße eröffnet werden.

Zum feierlichen Abschluss der Verleihung trugen Markus Andrae und Stefanie Otten vom Theater am Schlachthof mit der „Brot“-Lesung bei.

Foto: Neusser Bauverein AG

von links nach rechts: Niki Lüdtke (Bereichsleiter Bestandsmanagement, Neusser Bauverein), Dirk Reimann (Vorstand Neusser Bauverein), Bürgermeister Reiner Breuer, Beate Fedler (Leiterin Maribu) und Nobert Kallen (Vorstand Caritasverband Rhein-Kreis Neuss)

Ein abgefahrener Beruf in einem tollen Team

RheinCargo sucht neue Kollegen im Bereich Eisenbahn - und auch Kolleginnen sind gerne gesehen

Mehr als nur ein gutes Bild gibt derzeit das Eisenbahnverkehrsunternehmen RheinCargo in den Sozialen Medien ab: Sowohl auf Instagram als auch Facebook finden sich neuerdings nicht nur viele faszinierende Fotos von den unterschiedlichen Loks, sondern auch wichtige Informationen rund um den spannenden Beruf des Lokführers – oder Triebfahrzeugführer, wie der interessante Beruf ganz offiziell heißt. Die Seiten haben inzwischen nicht nur berechtigterweise erfreulich viele Freunde, sondern auch einen wichtigen Hintergrund: Das Team der Eisenbahn sucht Verstärkung. Und da ist eigentlich für fast jeden etwas dabei, wie Saskia von Bülow, Leiterin Personal & Recht bei den NDH berichtet.

Das beginnt bei den eigentlichen Lokomotivführern, die egal ob Auszubildender oder gestandener Lokführer attraktive Arbeitsmöglichkeiten finden. Aber auch Auszubildende werden immer gerne genommen. Ihnen bietet das Unternehmen nach bestandener Ausbildung einen unbefristeten Arbeitsvertrag und beste Konditionen. Die Angebote wenden sich aber auch an Umschüler oder Interessenten, die eine neue berufliche Perspektive suchen. Und wer einmal in den interessanten Beruf reinschnuppern möchte: RheinCargo bietet auch Schülerpraktika.

Allerdings, so gibt die Personalerin zu bedenken, müssen Interessenten auch ein Faible für den Beruf haben. Denn der erfordert, dass die neuen Kollegen meist im Freien in der Sonne und in lauen Nächten, genauso aber auch bei Wind und Wetter ihren Mann stehen – oder auch ihre Frau, wie von Bülow betont. Denn erfreulicherweise entdecken immer mehr Frauen die Faszination der Berufung Lokführer, wie auch die Hafenzeitung im August letzten Jahres berichtete: http://hafenzeitung.de/downloads/archiv/pdf/hafen-zeitung_2018_08.pdf

Damit nicht genug: Auch verschiedene andere Jobs rund um die Eisenbahn hat die Personalleiterin im Angebot. Sie alle finden sich unter www.rheincrago.com, auf der Facebookseite, auf Instagram oder direkt an personal@rheincargo.com schreiben.

Nachbarn legen deutlich zu

Der Umschlag in den Seehäfen entwickelte sich 2017 uneinheitlich

Foto: Hafen Hamburg Marketing

Hamburg weist für das Jahr 2018 mit einem Seegüterumschlag von 135,1 Millionen Tonnen (minus 1,0 Prozent) ein nach eigenem Bekunden respektables Ergebnis vor. Hamburg konnte sich erfolgreich in einem schwierigen Umfeld behaupten und im Seehafen-Hinterlandverkehr auf der Schiene deutlich zulegen.

Im landseitigen Seehafen-Hinterlandverkehr wurden im Jahr 2018 insgesamt 46,8 Millionen Tonnen (plus 2,7 Prozent) und 2,44 Millionen TEU (plus 4,7 Prozent) auf der Schiene transportiert. Für das Jahr 2019 rechnet die Marketingorganisation des Hamburger Hafens mit einem deutlichen Wachstum zwischen drei und vier Prozent im Containerverkehr und einem stabilen Ergebnis beim Massengutumschlag.

Der EUROGATE-Gruppe ist es trotz des weiterhin schwierigen Marktumfelds auch im abgelaufenen Geschäftsjahr gelungen, die Containerumschlagsmenge nahezu stabil zu halten. Im Jahr 2018 wurden insgesamt 14,1 Mio. TEU (Standardcontainer) an den zwölf Standorten in und um Europa umgeschlagen. Das Volumen der intermodalen Containertransporte ist um 2,8 Prozent auf rund 1,05 Mio. TEU gestiegen.

An den fünf deutschen Terminals der EUROGATE-Gruppe konnten die Umschlagszahlen des Vorjahres bestätigt werden. 2018 wurden hier insgesamt 7,76 Mio. TEU umgeschlagen (minus 0,2 Prozent, Vorjahr: 7,78 Mio. TEU).

Besser lief es dagegen bei unseren Nachbarn: Mit 469,0 Millionen Tonnen lag das gesamte Umschlagsvolumen des Hafens Rotterdam im Jahr 2018 noch einmal knapp über dem Rekord des Vorjahres (2017: 467,4 Millionen Tonnen). Der Containerumschlag war dabei mit einer Steigerung der umgeschlagenen Tonnagen um 4,5 Prozent erneut die treibende Kraft.

Mit einer Aussicht auf das sechste Rekordjahr in Folge, einem Wachstum bei allen Frachtgütern und einer neuen Investitionswelle wird das Jahr 2018 als ein „Grand-Cru-Jahr" für den Hafen Antwerpen in die Geschichte eingehen.

Mit einem voraussichtlichen Wachstum von 5,2 Prozent gegenüber 2017 werden frühere Voraussagen bestätigt und die Weichen für einen Rekord im sechsten Jahr in Folge gestellt. Die Prognose für den Gesamtumschlag im Jahr 2018 liegt bei 235,2 Millionen Tonnen.

Basis für den neuen Rekord ist ein beispielloses Wachstum aller Frachtgüterarten. Das starke Wachstum im Containerverkehr setzte sich mit einem Anstieg auf 130,9 Millionen Tonnen (plus 6,4 Prozent) oder 11,1 Millionen TEU (plus 6,2 Prozent) fort. Flüssig- und Schüttgut wuchsen auf 75,8 Millionen Tonnen (plus 3,6 Prozent) bzw. 13 Millionen Tonnen (plus 7,2 Prozent), wobei Breakbulk auf 15,6 Millionen Tonnen (plus 1 Prozent) zulegte.

Hilfsbereit

Imperial Logistics International hat erneut drei gemeinnützige Initiativen unterstützt. Die Spenden erfolgen jährlich und gehen an unterschiedliche Wohltätigkeitsorganisationen in ganz Europa, die von den Mitarbeitern und dem Management des Unternehmens ausgewählt werden, so unter anderem das das Malteser Hospizzentrum Sankt Raphael in Duisburg.

Bibliothek

Das Container-Hinterlandnetzwerk Contargo stellt ab sofort die Java-Bibliothek „Intermodal Domain" mit Fachbegriffen des Kombinierten Verkehrs (KV) kostenfrei zur Verfügung. Unternehmen und Hersteller können damit auf die Inhalte des freiwilligen Standards DIN SPEC 91073-DIGIT zurückgreifen. So will das Unternehmen dazu beitragen, einheitliche Begrifflichkeiten zu schaffen und die Kommunikation erleichtern. Die „Intermodal Domain" kann unter https://github.com/Contargo/intermodal-domain heruntergeladen und entsprechend weiterentwickelt werden.

Foto: Contargo

NOCH MEHR UND ONLINE

Die Hafenzeitung gibt es inzwischen auch online im Internet sowie auf Facebook. Unter www.hafenzeitung.de warten regelmäßig längere Versionen aktueller Artikel, weiterführende Informationen zu der Printausgabe und aktuelle Nachrichten rund um die Häfen und das System Wasserstraße.

Außerdem finden Sie hier auch alle bisher erschienenen Ausgaben der Hafenzeitung als PDF. Und natürlich können Sie auch die Redaktion kontaktieren.

Auf dem Facebook-Auftritt verlinkt die Redaktion vor allem Artikel nationaler und internationaler Medien.

Es lohnt sich also, regelmäßig in beiden Angeboten vorbei zu schauen um immer informiert zu sein.

Impressum

Herausgeber: Sascha Odermatt (verantwortlich)
Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG
Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss
Telefon: (02 131) 53 23 - 0
Fax: (02 131) 53 23 - 105
info@nd-haefen.de

Redaktion und Verlag:
HAFENZEITUNG, A. Fröning
Antoniusstr. 18 ■ 45 470 Mülheim a. d. Ruhr
afroening@hafenzeitung.de
Chefredakteur: Andreas Fröning
Telefon: (0151) 52 565 634

Art Direction und Produktion:
Rainer Jurk Design GmbH, Krefeld

Foto: Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)

Druck: impress media GmbH
Heinz-Nixdorf-Str. 21
41179 Mönchengladbach
www.impress-media.de