Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | NOVEMBER 2010 www.hafen-zeitung.de

Foto: Wikimedia COmmons/Matthias Barby

Putziger Piepmatz
Der Gartenrotschwanz ist Vogel des Jahres 2011
Seite 11

Ticker: Deiche schützen Düsseldorf +++ Gemeinsam für die Kinder +++ Krefelder Hafenfirma beliefert Kosmetikkonzerne +++ See- und Binnenhäfen rücken zusammen +++ Neue Auszubildende +++ Vorbildliche Baustellenlogistik +++

Schifffahrt legt um 12 Prozent zu

Containertransporte auf dem Wasser stiegen um über ein Fünftel im ersten Halbjahr

Im ersten Halbjahr 2010 hat nach vorläufigen Angaben des Statistischen Bundesamtes (Destatis) die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt gegenüber dem 1. Halbjahr 2009 um knapp 12 Prozent zugenommen. Noch besser entwickelte sich der Containerverkehr mit einem Plus von 21,4 Prozent. Insgesamt wurden in den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres 111,3 Millionen Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen befördert. Damit wurde allerdings das Niveau von 2008 – vor der Wirtschafts- und Finanzkrise – noch nicht wieder erreicht. Damals waren im ersten Halbjahr 125,1 Millionen Tonnen befördert worden.

Mit einer Zunahme von 26,5 Prozent hat sich der Empfang aus dem Ausland am besten entwickelt. Es folgen der Durchgangsverkehr mit einem Plus von 9,5 Prozent und der Versand ins Ausland mit plus 0,8 Prozent. Absolut bleibt in der Binnenschifffahrt der grenzüberschreitende Empfang mit 50,5 Mio. Tonnen die bedeutendste Relation, gefolgt vom Versand ins Ausland mit 25,3 Mio. Tonnen. Differenziert nach beförderten Gütern wiesen insbesondere die für die Stahl- und die Chemische Industrie relevanten Abteilungen zweistellige Zuwachsraten auf. An der Spitze stehen hier Erze und Metallabfälle mit einem Plus von knapp 63 Prozent. Danach folgen die festen mineralischen Brennstoffe mit einem Anstieg um 26,3 Prozent und die Chemischen Erzeugnisse mit plus 20,0 Prozent. Abgenommen hat dagegen die Beförderung von Mineralölerzeugnissen (-9,9 Prozent), Steinen und Erden (-6,0 Prozent) und landwirtschaftlichen Erzeugnissen (-3,0 Prozent). Die leicht rückläufige Entwicklung bei Steinen und Erden deutet auf eine weiterhin verhaltene Entwicklung im Bausektor hin.

Eingefroren

Der Hafen Antwerpen wird bis 2025 nicht nur rund 1,6 Mrd. Euro in den weiteren Ausbau der Anlagen investieren. Um den derzeitigen Aufschwung weiter zu unterstützen, kündigte die Hafenbehörde an, dass die Tarife auch im kommenden Jahr nicht erhöht werden.

Gutachten

Foto: HHLA

In wie weit eine Zusammenarbeit zwischen den beiden Betriebsgesellschaften der Häfen in Hamburg und Bremen Sinn macht, soll nun in einem Gutachten geklärt werden. Auch wenn eine Fusion nach Medieninformationen nicht geplant ist, soll ansonsten jede andere Möglichkeit genau untersucht werden. Als ein Grund wird genannt, dass Möglichkeiten zur Kostensenkung gefunden und umgesetzt werden sollen.

Hörner gewählt

Roland Hörner wurde vom Europäischen Verbandes der Binnenhäfen (EVB) in Gent zum neuen Präsidenten gewählt. Der Mannheimer Hafendirektor ist seit 2006 im Präsidium des EVB und seit 2008 im Präsidium des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB). Er folgt auf Willy Rubijns, und arbeitet mit Willy Robijns, Carmen Costache (Präsidentin der rumänischen Binnenhäfen), Berndard Pacory (Hafendirektor Hafen Lille) sowie Rainier Reekmans (kaufmännischer Leiter des Hafens Brüssel) zusammen.

Kalender entführt in den Hafen

In 13 beeindruckenden Bildern stellt ein neuer Kalender den Neusser Hafen vor. Mal romantisch im Nebel, mal dynamisch im Sonnenlicht. Sicherlich ein schönes Geschenk für alle freude des Hafens und solche, die es noch werden möchten. Lesen Sie mehr auf Seite 4

Jeck

Die Große Karnevalsgesellschaft 1890 in Düsseldorf lädt zwei Mal aufs Schiff. Am 5. März 2011 heißt es „Jeck om Deck", zwei Tage zuvor „Weiber om Deck". Mehr Infos und Tickets unter http://www.grosse1890.de

Neues wagen

Wenn die Binnenschifffahrt so toll ist, warum nutzt sie den keiner, fragte ein verdutzter Zuhörer des Frankfurter Hafengipfels. Gunnar Platz von der Firma Planco hatte zum wiederholten Mal aufgezählt, wie umweltfreundlich, kostengünstig und überzeugend die Transporte auf dem Binnenschiff und damit auch Logistikketten unter Einbeziehung der Wasserstraße sind. Warum also, nutzt niemand diesen Weg, der Kassen und Natur schont? Oftmals ist die Antwort erschütternd einfach: weil niemand ihn kennt. Denn wer von uns hat den in der Schule über die Wasserstraße gehört, bei welchem Auszubildenden steht das Thema auf dem Lehrplan.

Und gerade in unsicheren Zeiten setzen viele Unternehmer lieber auf den vertrauten Partner. Und wählen dann auch für die weitere Fahrt den Spediteur, der in ihrem Umfeld die Waren zustellt. Und der fährt dann eben mal 500 Kilometer. Und natürlich möchte man als Absender zudem den langjährigen Partner nicht verärgern. Denn auch der kämpft in Zeiten wie diesen verzweifelt um jeden Auftrag, damit nicht nur der Laster sondern auch der Rubel rollt.

Aber trotzdem ist das eine Sackgasse. Vielmehr sollten mehr Unternehmer mittelfristig einmal überlegen, etwas Neues zu versuchen – durchaus gemeinsam mit dem Spediteur des Vertrauens. Vielleicht entdeckt man zusammen einen neuen Weg, von dem alle Beteiligten und eben auch die Umwelt und die Gesellschaft, profitieren. RAINER SCHÄFER

Bahn frei

Dass wir aus dem Tal der Wirtschaftsentwicklung wieder heraus sind und es in Deutschland wieder aufwärts zu gehen scheint, machen uns in den letzten Wochen die langen Staus auf den Autobahnen wieder nachdrücklich deutlich. Die Wartezeiten werden natürlich auch von den zahlreichen Baustellen verursacht, aber es ist nicht zu verleugnen, dass auch die tägliche Transportleistung auf Deutschlands Straßen wieder zugenommen hat.

So sehr uns das als Logistiker freut, so sehr betrübt es uns. Zeigt es doch, dass zwar viele Unternehmen die Krise genutzt haben, nachzudenken, Geschäftsmodelle zu überdenken und Abläufe neu zu ordnen. Aber dass bei dem einen oder anderen diese Anstrengungen offenbar wenig gefruchtet haben. Wie bereits öfters gesagt, benötigen wir die Straße für die regionale Feinverteilung der bei uns umgeschlagenen Waren, keine Frage. Aber gerade Container und Wechselbrücken gehören im nationalen oder gar internationalen Fernverkehr nicht auf die Straße.

Zumal die Häfen in den vergangenen Monaten vorgesorgt haben: Wir ebenso wie die bei uns angesiedelten Firmen haben antizyklisch an den geplanten Investitionen zum Kapazitätsausbau festgehalten. So haben wir die Voraussetzungen geschaffen, dass es bei uns nicht zu Staus kommen wird – egal wie viele Container in den kommenden Jahren auf uns zu kommen werden. ULRICH GROSS

Walter Rau ausgezeichnet

IHK vergab zum fünften Mal Forschungs- und Innovationspreis

Foto: IHK

Bernd Brinkmann hat nach pflanzlichen Ersatzstoffen gesucht – und sie gefunden.

Den zweiten Platz belegte jetzt die Walter Rau Neusser Öl und Fett AG beim Forschungs- und Innovationspreis, den die IHK Mittlerer Niederrhein zum fünften Mal verliehen hat. Die neu entwickelte Hautcreme kommt ohne Basisstoffe aus Mineralöl aus und enthält stattdessen pflanzliche Stoffe. Das neue Produkt „Vegolio" ist bereits mehrere Wochen lang geprüft und für tauglich befunden worden. Sobald die Patente für Europa und die USA erteilt sind, will das Unternehmen mit der haut- und umweltfreundlichen Creme auf den Markt gehen.

Den ersten Preis, dotiert mit 5.000 Euro, sprach die Jury der Siempelkamp Gießerei GmbH in Krefeld zu. Das Unternehmen hat einen neuen Werkstoff für den Guss von Bauteilen für Windkraftanlagen vor der Küste entwickelt. Auf Platz drei (2.000 Euro) kam das Insitut iNano der Hochschule Niederrhein. Die Wissenschaftler haben ein Schnelltest-Verfahren entwickelt, mit dem sich Lebensmittel auf Salmonellen überprüfen lassen.

Die Eventhalle im Neusser Hafen bildete den Rahmen für die festliche Preisverleihung, zu der die IHK eingeladen hatte – gemeinsam mit den regionalen Kreditinstituten, mit denen sie den alle drei Jahre stattfindenden Wettbewerb ausgelobt hatte.

In diesem Jahr hatten sich 74 kleine und mittlere Unternehmen aus dem IHK-Bezirk um den Forschungs- und Innovationspreis beworben. IHK-Präsident Heinz Schmidt würdigte die Rekordbeteiligung „im Jahr eins nach der Krise": Die Unternehmen in der Region – so Schmidt – „haben die Krise genutzt".

In ihrem Grußwort betonte NRW-Wissenschaftsministerin Svenja Schulze die Rolle des Mittelstands.

Polizei warnt Wassersportler

Die Sommersaison 2010 ist jetzt beendet, die Skipper werden oder haben bereits ihre Boote winterfest gemacht und an Land geholt. Die Wasserschutzpolizei weiß aus Erfahrung, dass die dunkle Jahreszeit bevorzugt von „Langfingern" genutzt wird. Deshalb empfiehlt die Wasserschutzpolizei:

- Nehmen Sie Ihren Außenbordmotor vom Boot ab und lagern ihn zu Hause oder in einer anderen verschlossenen Räumlichkeit. Falls dies nicht möglich ist, sichern Sie Ihren Motor am Boot mit einem sicheren Schloss.
- Wenn möglich, nehmen Sie wertvolle Schiffsschrauben von den Antrieben ab.
- Nautische Geräte und Schiffsausrüstung sollten von Bord genommen werden.
- Überwintert das Schiff in einer Halle, achten Sie auf verschlossene Hallen- und Zufahrtstore.
- Sichern Sie ihre Anlegeleiter oder auch die am Heck befindliche Badeleiter mit einem Schloss, um unberechtigten Besuchern das „Anbordkommen" zu erschweren.
- Bei Auffälligkeiten informieren Sie sofort die Polizei. Melden Sie Ihre Beobachtungen über den kostenlosen Polizeiruf 110.

Der Rhein ist nicht nur ein seit Jahrhunderten wichtiger Standortvorteil für die Landeshauptstadt Düsseldorf, sondern auch eine stete Bedrohung. Ein Blick auf Deiche, Mauern und andere Schutzanlagen im Norden

44 Kilometer sicherer Schutz

Das Düsseldorfer Stadtgebiet wird durch rund 44 Kilometer Deiche, Mauern und sonstige Schutzanlagen vor den Gefahren des Rheinhochwassers geschützt. Sie haben den letzten großen Hochwasserereignissen 1993 und 1995 bis zu einem Wasserstand von 10,32 Metern am Düsseldorfer Pegel (D.P.) standgehalten. Von ihrer Höhe her decken die Anlagen auch überwiegend das maßgebende Bemessungshochwasser von 11,75 Meter ab, so das Presseamt der Stadt auf seiner lesenswerten Internetseite.

Eine Ausnahme ist die Ortslage Himmelgeist, wo ab einem Wasserstand von 10 Metern D.P. Schutzmaßnahmen mit Sandsäcken und anderen Hilfsmitteln ergriffen werden müssen. Die Hochwasserschutzanlagen entsprechen jedoch aufgrund ihres Alters, der Bauweise und ihres Zustands nicht mehr den heutigen Anforderungen und müssen daher mittelfristig zum großen Teil saniert werden. Hierzu müssen umfangreiche Planungen aufgestellt und durch die Bezirksregierung Düsseldorf Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Die Deiche sind nicht nur sicher sondern auch für die Freizeitgestaltung geeignet.

Mündelheimer Rheinbogen

Der Bearbeitungsstand der einzelnen Projekte ist nach einem Bericht des Stadtentwässerungsbetriebes im Bauausschuss sehr unterschiedlich: einige Maßnahmen sind bereits umgesetzt worden, eine Sanierungsmaßnahme wird zurzeit ausgeführt, zwei weitere stehen unmittelbar vor der Ausführung, andere Projekte befinden sich im Genehmigungsverfahren oder werden erst geplant.

Ein Blick in den Norden der Stadt: Der Deichabschnitt im Bereich Wittlaer ist Bestandteil des Projektes „Sanierung und Deichrückverlegung im Rheinbogen Mündelheim", welches die Stadt Duisburg mit finanzieller Beteiligung der Stadt Düsseldorf plant. Der Planfeststellungsbeschluss vom 7. Februar 2008 der Bezirksregierung Düsseldorf ist bestandskräftig. Der 550 Meter lange Deich auf Düsseldorfer Stadtgebiet in Wittlaer soll in vorhandener Trasse saniert werden.

Die Oberkante des neuen Deiches liegt rund 50 bis 60 Zentimeter über der derzeitigen Deichkrone. Dort ist die Errichtung einer Hochwasserschutzwand in der Böschungsoberkante auf der Wasserseite des vorhandenen Deiches vorgesehen. Nach dem Planfeststellungsbeschluss ist im Bereich der Bebauung eine Sperrung der Deichkrone für die Öffentlichkeit vorgesehen. Da hierdurch die derzeitige Nutzung eines Trampelpfades unterbunden wird, plant die Stadt Düsseldorf parallel zu der Deichsanierung einen Mittelweg für die Fußgänger, vorbehaltlich der noch ausstehenden behördlichen Genehmigungen sowie den Zustimmungen der Grundstückseigentümer. Der Eigenanteil der Stadt Düsseldorf an den Sanierungskosten beträgt rund 700.000 Euro.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 15.10.2007 der Bezirksregierung Düsseldorf wurde die Deichsanierung am Herbert-Eulenberg-Weg genehmigt.

Öffentliche Ausschreibung

Im Zuge der 2008 erstellten Ausführungsplanung und Ausschreibungsunterlagen wurden die aktuellen Gesamtprojektkosten mit 4,75 Millionen Euro ermittelt. Seitens der Bezirksregierung wurde für die genannten Kosten ein Fördermittelbescheid in Höhe von 80 Prozent erteilt. Nach einer öffentlichen Ausschreibung 2008 wurde der Auftrag an eine im Deichbau versierte Arbeitsgemeinschaft aus der Region erteilt. Nach vorbereitenden Baumfällungen wurde im April 2009 mit den Deichbauarbeiten begonnen. Dabei wurde abschnittsweise der alte, etwa 650 Meter lange Deich aufgenommen und mit zusätzlich angelieferten Bodenmassen nach dem Stand der Technik als Dreizonendeich mit landseitigem Deichverteidigungsweg neu aufgebaut. Insgesamt wurden 50.000 Kubikmeter Erdreich angeliefert. Der neue Deich wurde aufgrund der flacheren Böschungen sowie einer Anpassung an das neue Bemessungshochwasser von 2004 mit zusätzlich ein Meter Freibord erheblich breiter als der alte. Aus diesem Grund war umfangreicher Grunderwerb erforderlich. Im Genehmigungsverfahren deutete sich bereits an, dass mit dem geforderten Erhalt des alten, denkmalgeschützten Pumpstationgebäudes am Deich und des in Rheinnähe ausgewiesenen Bodendenkmalbereiches den Belangen des Denkmalschutzes besondere Aufmerksamkeit beim Deichbau zu widmen ist. Es wurde deshalb bereits zu Baubeginn eine archäologische Fachfirma mit der Überwachung der Baumaßnahme beauftragt.

In Kaiserswerth kam bei den Arbeiten Historisches zu Tage.

Spektakuläre Funde

Im Zuge des Rückbaus einer alten Ablaufleitung kam es dann zu den spektakulären archäologischen Funden von Festungsmauerresten und des Plattbodenschiffes, welches im perfekten Zusammenspiel zwischen Stadt, Arge, Archäologen und Bezirksregierung am Ende komplett geborgen werden konnte.

Trotz der aufgetretenen Behinderungen durch die archäologischen Funde wurde mit erhöhtem Arbeitseinsatz das wichtige Ziel der Wiederherstellung des durchgehenden Hochwasserschutzes bis zum Beginn der hochwassergefährdeten Zeit (1. November 2009) planmäßig erreicht. Nach noch erforderlichen Restarbeiten beim Wegebau und den Pflanzarbeiten für die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen wird der neue Deich, der eine wesentliche Verbesserung der Hochwassersicherheit für Kaiserswerth bedeutet, inzwischen fertig gestellt.

Eine fotografische Entdeckungsreise

„Neusser Hafenkalender" entführt Betrachter zu 13 Ausflügen in einen faszinierenden Teil der Stadt

Zu 13 Ausflügen in den Hafen möchte die Neusser Fotografin Felicitas Rath einladen: Die Künstlerin hat einen eindrucksvollen Kalender fotografiert, der die Anlagen an den Becken in eindrucksvollen Motiven im A3-Format darstellt.
Auslöser war ein Blick über den Hafen, gesehen vom Neusser City-Parkhaus aus, eher zufällig. Er machte die Fotografin vor zwei Jahren neugierig auf das, was ihr dort zu Füßen lag. „Ich stand auf dem obersten Parkdeck, da fiel mein Blick auf das Hafengelände", erzählt sie. Und davon, wie sie neugierig wurde und begann, dieses faszinierende Gebiet mit der Kamera für sich zu entdecken.

Foto: Felicitas Rath

In stimmungsvollen Bildern fängt der Neusser Hafenkalender die Vielfalt und die Dynamik dieses interessanten Ortes ein.

Verschiedene Blickwinkel

Dabei kommt Felicitas Rath entgegen, dass sie in ihrer täglichen Arbeit in der Kulturwerbung viel herum kommt und schon vom Beruf aus immer wieder neue Orte und Bereiche kennen lernt. Auch die Jahre, in denen sie im Theater unter anderem als Bühnenbild-Assistentin gearbeitet hat, haben ihr den Blick für besondere Szenerien geöffnet.
Aus den ersten Expeditionen in und durch den Neusser Hafen wurde das sehenswerte Buch „Stadt Land Fluss", quasi eine fotografische Entdeckungsreise. Für Felicitas Rath die Möglichkeit, die zahlreichen Eindrücke zusammenzufassen, andere an ihren Einblicken teilhaben zu lassen und ihnen gleichzeitig einen ersten Überblick zu geben. „Bei der Durchsicht meiner Bilder habe ich fest gestellt, dass der Hafen unzählige Gesichter hat, es zu jeder Tages- und Jahreszeit etwas Neues zu entdecken gibt. Es ist eine Entwicklung, etwas sehr Spannendes, dies zu beobachten. Gleichzeitig hat der Hafen etwas Zeitloses, vereint an einem Ort Geschichte, Gegenwart und Zukunft", versucht sie mit Worten die Vielfalt dieses Ortes zu beschreiben, den ihre Bildern so eindrucksvoll dokumentieren.

Zeitlose Eindrücke

Das Buch hat sie aus Kostengründen nicht in einem Verlag veröffentlicht sondern in einer geringen Auflage selbst heraus gegeben. „Da ich keine Sponsoren für die hohen Druckkosten fand, habe ich mich entschieden, als bezahlbare Alternative einen Fotokalender zu erstellen."
Ausgesucht hat sie nun 13 Motive, „eine kleine Kollektion, die die unterschiedliche Aspekte des Hafens einfängt."
Bei der Auswahl hat sie neben ihren Lieblingsfotos auch Bilder ausgesucht, die ihrer Meinung nach die Freunde des Neusser Hafens besonders ansprechen. Bedingt durch das Querformat hat sie dann alle Hochformate aussortiert. Die wird sie im nächsten Jahr – bei entsprechender Nachfrage – für einen Kalender im Hochformat verwenden." Wenn sie bis dahin nicht wieder ganz neue Motive gefunden hat.
Der „Neusser Hafenkalender" kostet 22 Euro, ist im Verlag - BVP GmbH erschienen und ab sofort bei der Neusser Tourist-Info in den Rathaus-Arkaden sowie ausgesuchten Buchhandlungen erhältlich.
Das Hafenbuch ist nur direkt bei der Fotografin erhältlich. Weitere Informationen gibt es unter (0 21 31) - 3 83 27 43.

Im SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm am Rheinufer neben der Altstadt geht es um kulinarische Genüsse.

Der Rhein tischt auf

Wein und Oliven, Kaffee und Austern, seit der Antike wurden über den Rhein internationale Delikatessen auf die Tische der Menschen gebracht. Die Transporte früherer Zeiten werden wie die rheinischen Ess- und Trinkgewohnheiten im SchifffahrtMuseum am Sonntag, 28. November, ab 15 Uhr bei einer Führung vorgestellt.
Um die „Zimtpiraten – ein Weihnachtsabenteuer um den heiligen Nikolaus" geht es bei einem Live-Hörspiel am Sonntag, 5. Dezember, um 11 Uhr. Die Zimtpiraten sind die blutrünstigste, hundsgemeinste Piratenmischpoke nördlich und südlich des Äquators. Das Live-Hörspiel wird von Autor Lars Rosentreter und Arne Seeber in Kooperation mit dem SchifffahrtMuseum in der Laterne des Schlossturms aufgeführt. Um eine frühzeitige Anmeldung wird gebeten, weil nur eine begrenzte Zahl von Plätzen zur Verfügung steht.
Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr. Der Eintritt kostet für Erwachsene 3 Euro, ermäßigt 1,50 Euro, Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre haben freien Eintritt.

Für die Kinder schon viel erreicht

Verein „Eine bessere Zukunft" unterstützt die Kleinsten im Bürgerkriegsland Kolumbien

Auf ein überaus erfolgreiches Jahr kann der Verein „Eine bessere Zukunft" zurück schauen: Es gelang, zahlreiche neue Mitglieder und Freunde zu gewinnen, wie das diesjährige Benefiz-Party deutlich bewies. Trotzdem sammeln Vereinsgründer Jorge Riano und seine emsigen Mitstreiter weiter jeden Cent, um kolumbianischen Kindern eine sichere Zukunft zu bieten.

So sind sie auch in diesem Jahr wieder auf dem Neusser Weihnachtsmarkt vertreten. Und wieder dürfen die Besucher gespannt sein: „Die großartige Unterstützung im letzten Jahr und der umwerfende Erfolg des Einsatzes Aller veranlassen uns, mit neuen Ideen an diese schöne Aufgabe zu gehen", verrät Mitorganisatorin Bärbel E. Kohler. Deshalb können sich die Weihnachtsmarktbesucher in der Zeit vom 13. bis 23. Dezember nicht nur auf den schon bekannten kolumbianischen Punsch Canelazo sondern auch auf andere (auch alkoholfreie Leckereien) freuen.

Einen ersten Höhepunkt hatte das Jahr für die Vereinsmitglieder Ende Oktober, als sie zu einer Benefiz-Party in das Restaurant „Equipe" Am RennbahnPark eingeladen hatten. Bei einem Überraschungsmenü mit der freundlichen Unterstützung der Restaurant-Mannschaft sowie Live-Musik von der Cover-Band „The Big easy" kam nicht nur hervorragende Stimmung auf sondern auch eine sehr ansehnliche Summe für die Vereinskasse zusammen.

Fotos: privat

Geld das dringend benötigt wird. Der Verein gibt Kindern aus Kolumbien, die in dem langen Bürgerkrieg eines oder sogar beide Elternteile verloren haben, wieder eine gesicherte Zukunft. „Wir möchten Kindern aus Armutsgebieten und Flüchtlingskindern des Bürgerkrieges eine Alternative geben zu einem Dasein auf der Straße, das durch Drogenkonsum und Gewalt gekennzeichnet ist. Dabei möchten wir vor allem Kindern, die jünger sind als 6 Jahre, unterstützen", erzählt Riano, der selber aus Kolumbien stammt. Derzeit ist es Dank der bisherigen Unterstützung möglich, 13 Kindern zwischen drei und sechs Jahren in einem eigenen Kindergarten eine Tagesbetreuung, regelmäßig Essen und vor allem ärztliche Versorgung zu kommen zu lassen.

Wichtiger ist aber noch, dass die Kinder eine langfristige Perspektive erhalten, berichtet der Initiator. So ist es geplant, sie auch während ihres Schulbesuches weiter zu unterstützen, so dass sie nach der Grundschule eine weiterführende Schule besuchen können.

„Ziel ist es dann, die Kinder bis zu ihrer Berufsausbildung zu begleiten, so dass sie nicht nur auf eigenen Füßen ein glückliches und selbstbestimmtes Leben führen können, sondern auch vor Ort unsere Arbeit weiter führen und wiederum anderen Kindern durch Rat und Tat oder auch durch finanzielle Zuwendungen helfen können", verdeutlicht Riano. Es geht also nicht nur um kurzfristige finanzielle Hilfe, sondern um langfristige Begleitung der Kinder in ihr selbstbestimmtes Leben.

Eine Idee, die auch vor Ort hervorragend angenommen wurde: Den vom Verein bezahlten Teilzeitkräften haben sich inzwischen vor Ort weitere einheimische Unterstützer angeschlossen, die sich ehrenamtlich um die Kinder kümmern. Gegenseitige Hilfe ist in Kolumbien keine Belastung sondern eine Ehrensache und so hat der Verein viele Helfer finden können.

Wer ebenfalls mit Geld oder einer Mitgliedschaft helfen möchte: „Eine bessere Zukunft" – Förderverein für lateinamerikanische Flüchtlingskinder, Bachstraße 1b, 40670 Meerbusch ist erreichbar unter der Telefonnummer (0 21 31) - 1 25 68 41, Fax (0 21 59) - 67 98 42 oder per Email an j.riano@online.de. Spendenkonto „Eine bessere Zukunft", Sparkasse Neuss, BLZ 305 500 00, Konto: 93 32 45 72.

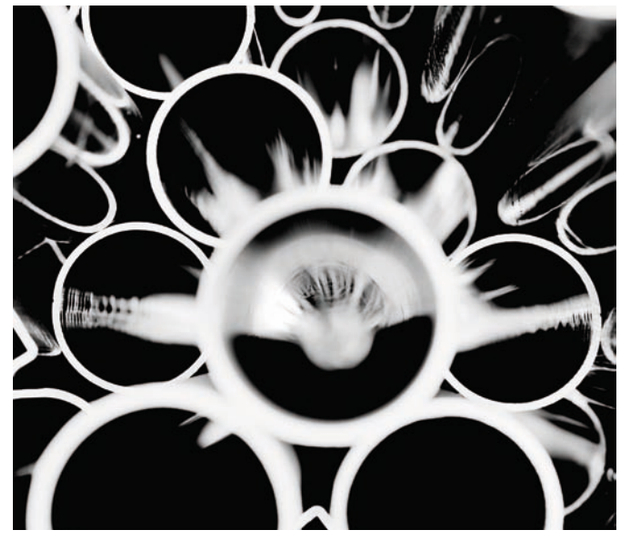
Glückliche Kinder in Kolumbien Dank der Hilfe aus Neuss..

Neue Ansichten entdecken

Die Neusser Künstlerin Susanne Dobler zeigt derzeit im Neusser Swissôtel ihre sehenswerte Ausstellung „Projekt 13". Ansichten, Eindrücke, Interpretationen, überraschend und ungewöhnlich, farbig und faszinierend. Eine beeindruckende Auseinandersetzung mit einem allgegenwärtigen Material, das für die meisten von uns zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist, dem die Künstlerin aber ganz neue Blickwinkel abgewinnt: Aluminium.

Gezeigt wird dabei mehr als nur beeindruckende Kunst. Die Ausstellung ist vielleicht und hoffentlich für den einen oder anderen Besucher ein Anlass, im Anschluss selbst einmal die Welt mit anderen Augen zu sehen, auf Details zu achten, die sonst im täglichen Einerlei unter gehen, sich überraschen zu lassen, dem Leben neue und ungewöhnliche Perspektiven ab zu gewinnen.

Und wer inmitten der Kunstwerke immer noch an andere denken muss oder will, kann die Bilder auch erwerben und als Geschenk mitnehmen - quasi als eine künstlerischen Reisegutschein in eine unbekannte Welt.



Qualität

Hochspezialisierte Rohstoffe wie Gase erfordern natürlich besondere Aufmerksamkeit, was Sicherheit und Qualität angeht. Die Scharr CPC trägt dem durch ihren Status als ISPS-Anlage Rechnung. Das Gelände ist nicht nur eingezäunt und wird rund um die Uhr bewacht, auch jeder Besucher wird kontrolliert.
Ein umfassendes Qualitätsmanagement stellt zudem sicher, dass die ausgelieferten Produkte jederzeit den hohen Ansprüchen der Kunden genügen. Der Standort ist nach ISO 9001:2008 zertifiziert und in der Lage, geprüfte Qualität zu liefern.

Fortbildung

„Unsere engagierten Mitarbeiter stehen für Kompetenz, Beratung, Markt-Know-how und Top-Service", erklärt Geschäftsführer Dr. Heinz Theo Kämmerling, Geschäftsführer der Scharr CPC, mit Überzeugung.
Er betont: „Und damit das so bleibt, legen wir größten Wert auf Fortbildung. Aus diesem Grund kennen unsere technisch geschulten Mitarbeiter die Produkte und Märkte ebenso gut wie die Bedürfnisse der Kunden."

Ausbildung

Qualität und Sicherheit setzen einen hohen Ausbildungsstand voraus. Auch deshalb bildet die Scharr CPC regelmäßig junge Leute aus. Mit großem Erfolg: Die Absolventen werden übernommen, 2008 wurde das Unternehmen als einer der besten Ausbildungsbetriebe von der IHK ausgezeichnet.

Spezialgase für die ganze Welt

Scharr CPC: Große Kosmetikmarken setzen auf Treibgase aus dem Krefelder Hafen

Wer morgens ein Deodorant benutzt oder sich mit einem Haarspray die Frisur richtet, hat gute Chancen, dass dabei ein wichtiger Grundstoff aus dem Krefelder Hafen zum Einsatz kommt. Denn die Scharr CPC ist eines der größten Flüssiggaslager in Nordrhein-Westfalen. Und da werden unter anderem Aerosoltreibgase für Kunden wie L'Oreal, Gillette, Beiersdorf, Wella, Sara Lee und Schwarzkopf umgeschlagen. „Wir beliefern das who is who der Kosmetikbranche", freut sich Geschäftsführer Dr. Heinz Theo Kämmerling.

Direkt aus England

Rund 100 Schiffe machen jedes Jahr an der firmeneigenen Anlage fest, die Hälfte von ihnen große Küstenmotorschiffe, die direkt aus England oder Norwegen kommen. Sie haben es in sich: Aerosolrohstoffe wie Butan und Isobutan, die direkt aus den Förderstellen in der Nordsee stammen. Jedes zweite Schiff kommt von den großen Raffinerien, die die Häfen Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam säumen. In ihrem Bauch: Brenngase wie Propan und Butan.
Die Brenngase werden nach ihrer Entladung in großen Tanks zwischengelagert und dann von Krefeld aus mit der Eisenbahn oder dem Tanklastwagen zu den Kunden in der Region weiter geschickt. „Darüber hinaus bieten wir unseren Kunden durch unser eigenes Lager in Krefeld und eine bundesweite, effektive Ausfuhrstruktur eine ganzjährige Versorgung."
Den Aerosolen haftet von der Herstellung noch ein Geruch an, der zuvor in den Anlagen am Hafenbecken entfernt wird, damit er zum Beispiel den ausgeklügelten Duft des Deos nicht beeinträchtigt. Die gereinigten Kohlenwasserstoffe werden dann eingelagert, auf Wunsch der Kunden dann entsprechend der Spezifikation gemischt und dann an die Abfüller in der ganzen Welt außer Amerika und Australien verschickt. Das sind neben den Kosmetikfirmen auch Kunden im technischen Bereich, die zum Beispiel Treibgase für ihre Autolacke und Farbsprays benötigen.

Hohe Sicherheit

Von den 90.000 bis 95.000 Tonnen Flüssiggas, die jährlich am Standort Krefeld umgeschlagen werden, erreichen rund 80 Prozent per Schiff das Werk, weitere zehn Prozent werden per Kesselwaggons transportiert. Für diese Transportträger sprechen die geringen Kosten bei gleichzeitig höchster Sicherheit, berichtet Dr. Heinz Theo Kämmerling.
Die Zusammenarbeit mit dem Rheinhafen Krefeld beschreibt er als sehr gut - ebenso wie das Miteinander mit den Nachbarunternehmen. Und er lobt: „Uns freut sehr, dass sich der Hafen und die Hafenbahn in der letzten Zeit so gut entwickelt haben."

Versierter Dienstleister

Friedrich Scharr KG ist ein traditionsreiches Familienunternehmen

Der Standort der Scharr CPC wurde 1979/80 errichtet um die Flüssiggasproduktion der Raffinerien in der Region aufzunehmen.
Nach mehreren Besitzerwechseln gehört Krefeld seit dem Jahr 2006 als Tochterunternehmen Scharr CPC zur Friedrich Scharr KG mit Sitz in Stuttgart, einem mittelständischen Energiedienstleister mit Vertriebsschwerpunkten in Bayern, Baden-Württemberg und den neuen Bundesländern. Die Scharr KG wurde vor 127 Jahren ursprünglich als Kohlehandel gegründet, seit den 50er Jahren ergänzten Heizöl und Flüssiggas das Angebot, seit kurzem auch Erdgas. In dem Familienunternehmen, das bereits in der vierten Generation von dem geschäftsführenden Gesellschafter Rainer Scharr geleitet wird, arbeiten derzeit 530 Mitarbeiter.

Jahrelange Erfahrung und engagierter Einsatz für die Kunden

Das Angebot für private und gewerbliche Kunden umfasst: Heizöl, Flüssiggas, Autogas, Erdgas, Pellets, Schmierstoffe und Chemieprodukte sowie Anlagenbau, Sanitär- und Heiztechnik.
Im Büro der Scharr CPC am Stammsitz in Stuttgart sind das Geschäft mit Brenngas und Autogas sowie die Handelsaktivitäten konzentriert. In Krefeld liegt der Hauptaugenmerk auf den Aerosoltreibgasen.
Seit diesem November werden zudem Treibmittel für Polyurethane aus einem angemieteten Tanklager in der Schweiz vertrieben.

Gemeinsam noch stärker

Bei der Deutschen Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt sind die Mitglieder gleichzeitig auch die Eigentümer

„Das Modell hat sich bewährt, gerade in den letzten auch für uns durchaus herausfordernden Monaten", erklärt Hans Egon Schwarz, Vorstand der DTG Deutsche Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG, mit tiefer Überzeugung. Gemeinsam mit Matthias Bunger führt er einen Verband, den die meisten Menschen wenn überhaupt aus dem landwirtschaftlichen Umfeld oder von der Bank kennen: Mehrere Unternehmer schließen sich zusammen und vermarkten gemeinsam ihr Potenzial. Nicht von ungefähr gibt es zur Zeit in den Niederlanden Bestrebungen über genossenschaftlich organisierte Zusammenschlüsse, um einer Krise wirksam zu begegnen.

Heute ist die DTG mit bundesweit über 20 Mitarbeitern und 138 Schiffen aufgestellt und besitzt Geschäftsstellen in Andernach, Hamburg, Magdeburg und Minden sowie Vertretungen in Antwerpen, Rotterdam und Stettin. Die Zentrale der DTG hat ihren Sitz in Duisburg.

Die Mitglieder fahren im Massen- und Schwerguttransport auf allen west-, mittel- und südosteuropäischen Wasserstraßen. Damit ist die DTG in der Binnenschifffahrt die größte Transportgenossenschaft Deutschlands, die aufgrund der vernetzten Niederlassungen jederzeit und allerorts verfügbare Schiffskapazitäten mit frachtgutgerechter Ausstattung anbietet.

Häfen als Partner

„Die Häfen bleiben die natürlichen Partner der Binnenschifffahrt, dem auch eine trimodale Ausrichtung der Hafenbetreiber nicht im Wege steht", fasst Hans Egon Schwarz, Vorstand der DTG zusammen. Die Neuss Düsseldorfer Häfen werden von der DTG mit einem jährlichen Volumen von annähernd 1/4 Millionen Tonnen, überwiegend Getreide und Futtermittel, bedient.

In der Diskussion um die Nutzung von Häfen Häfen in einigen Städten sieht Schwarz deshalb die Politik gefordert, dafür zu sorgen, dass die gewerbliche Nutzung dieser wichtigen Drehscheiben nicht noch weiter eingeschränkt wird.

In Europa unterwegs

Das von den Schiffen bewältigte Ladungsaufkommen liegt bei gut 6 Millionen Tonnen im Jahr. Etwa 30 Prozent entfallen auf Güter der Land- und Forstwirtschaft sowie auf Nahrungs- und Futtermittel, etwa 23 Prozent Steine und Erden, rund 18 Prozent feste mineralische Brennstoffe und etwa 10 Prozent Eisen- und Stahlprodukte. Mit der Bündelung von Interessen der Partikulierschifffahrt, so erläutert Schwarz, erreicht die DTG eine Position, die mit einer Reederei vergleichbar ist, um auch große Ladungspakete abzuschließen.

Ein bewährtes Modell

Schon im Mittelalter setzten die Menschen auf Genossenschaften

Eine Genossenschaft ist eine Solidargemeinschaft im besten Sinne des Wortes. Und eine durchaus alte Idee: Auf das Mittelalter gehen zum Beispiel die Deichgenossenschaften zurück.

Idee fand Nachahmer

Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Idee unter anderem von Friedrich Wilhelm Raiffeisen und Hermann Schulze-Delitzsch aufgegriffen, die als Begründer des gewerblichen Genossenschaftswesens gelten. Eine Idee, die schnell bei Handwerksbetrieben und im Einzelhandel (unter anderem Coop) aufgegriffen wurde.

Den ersten genossenschaftlichen Zusammenschluss der Partikulierschifffahrt gab es bereits 1898. Damals unter dem Namen Transport - Genossenschaft zu Berlin (TGB), die erste der Vorläufergenossenschaft der heutigen DTG Deutschen Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt.

1990 erfolgte die Fusion

Zahlreiche Neugründungen und Zusammenschlüsse kamen im folgenden Jahrhundert hinzu.

1990 schlossen sich dann die regional aktiven Flotten der Transport-Genossenschaft Binnenschifffahrt eG und der Partikulier-Transport-Genossenschaft Jus et Justitia eG zur heutigen DTG zusammen; mehr oder weniger ein neuer Verbund aus Kanal- und Rheinschifffahrt.

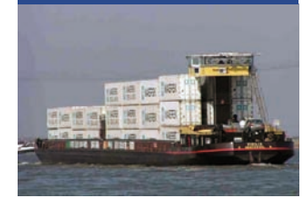
Qualität

Weil in der Genossenschaft die Partikuliere (selbstständige Binnenschiffer mit einem eigenen Schiff, in Einzelfällen auch zwei oder drei Schiffen) zugleich Gesellschafter sind, haben diese auch ein selbstverständliches Interesse daran, die Kundenerwartungen mehr als zu erfüllen. DTG-Vorstand Hans Egon Schwarz betont aber auch: „Im Rahmen des Qualitätsmanagements verbessern wir permanent unsere Prozesse und Leistungen zur Optimierung der Kundenwünsche. Dazu werden sowohl unsere Partikuliere als auch die DTG mit ihren Niederlassungen regelmäßig weitergebildet."

Dienstleister

Die DTG übernimmt für die Kunden auf Wunsch übrigens nicht nur den reinen Transport, mit dem passenden Schiff der Größenordnung von 500 bis 3800 Tonnen als Einzelfahrer. Auf Wunsch leistet die DTG ebenfalls die komplette speditionelle Abwicklung inklusive Umschlag/ Lagerung, Vor- und Nachlauf für Straße und Schiene.

Bildung



Der Fachkräftemangel macht sich auch in der Binnenschifffahrt bemerkbar, gestaltet sich die Suche nach qualifizierten Auszubildenden zusehens schwieriger. Insofern ist die bewährte Förderung der Ausbildung ein wichtiges Element zur nachhaltigen Sicherung der Personalrekrutierung.

Noch besser kooperieren

See- und Binnenhäfen arbeiten gemeinsam an neuen Konzepten

Im Zeichen der Zusammenarbeit zwischen See- und Binnenhäfen stand die diesjährige Mitgliederversammlung des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) in Berlin. Als Gastredner erklärte Detthold Aden, Vorstandsvorsitzender der BLG Bremen und Präsident des ZDS – Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe, dass sich die Seehäfen schon seit 2006 Gedanken machen, wie zum Beispiel die Boommengen bei den Containern zu bewältigen seien. „Eine wichtige Überlegung dabei war, die Standzeiten auf den Terminals zu verkürzen und dafür geeignete Binnenterminals mit leistungsfähiger trimodaler Anbindung zu verifizieren. Damit gerieten natürlich verstärkt die Binnenhäfen in das Visier der strategischen Planungen."

Und auch wenn der Druck wegen der Krise etwas nachgelassen habe, werde das Thema weiter verfolgt. „Und das ist auch richtig. Gegenwart und Zukunft gehören eindeutig den Netzwerken." Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen böten langfristige Kapazitätsreserven, die viel besser mit den anderen Verkehrsbereichen vernetzt werden müssten, um die hohe Qualität des Logistikstandortes Deutschland zu erhalten und dauerhaft zu sichern.

Was bislang fehle, sei eine flächendeckende Gesamtstrategie unter Berücksichtigung der Hauptgüterströme. Damit könnten öffentliche Fördermittel gezielt eingesetzt und die Vernetzung von See- und Binnenhäfen beschleunigt werden.

„Die Häfen sind in ihrer Bedeutung für unsere Volkswirtschaft stärker im Bewusstsein von Bevölkerung und Politik verankert als je zuvor. Dabei spielt die Schnittstellenfunktion eine besondere Rolle", erklärte BÖB-Präsident Rainer Schäfer. Die Binnenhäfen verstünden sich zunehmend als selbstständige Marktteilnehmer, die Konzepte gemeinsam mit den Seehäfen entwickeln und so zur Lösung wirtschaftlicher und verkehrspolitischer Fragen ihren Beitrag leisten. See- und Binnenhäfen begegneten sich dabei zunehmend auf Augenhöhe.

„Diese positive Entwicklung wollen wir weiter stärken, dies auch und gerade um die gemeinsame politische Plattform weiter zu entwickeln. Dies wird nur dann möglich sein, das ist meine feste Überzeugung, wenn See- und Binnenhäfen gemeinsam gleiche Ziele verfolgen und von Ministerien und Politik nachhaltig unterstützt werden."

Gemeinsames Ziel müsse es sein, die vorhandenen Stärken auszubauen und unser Profil zu schärfen. „Mit anderen Worten, die Chancen nutzen."

Potenziale unbedingt erhalten

Überwältigender Appell für den Erhalt des Wirtschaftshafens in Frankfurt am Main

Über Potenziale und Zukunft des Frankfurter Hafens sowie dessen Bedeutung für die ganze Region FrankfurtRhein-Main diskutierten jauf Einladung der Stadt Frankfurt am Main, der IHK Frankfurt sowie der HFM als Hafenmanagementgesellschaft Fachleute mit Interessierten aus Wirtschaft und Öffentlichkeit. Es wurde ein Appell für Binnenhäfen sowie ihre essenziellen Aufgaben in einer funktionierende Wirtschaftsregion. Insbesondere der Osthafen habe eine erhebliche volks- und verkehrswirtschaftliche Bedeutung für Stadt und Region, betonten IHK-Vizepräsident Michael G. König und Frankfurts Stadtrat Volker Stein, Dezernent für Ordnung, Sicherheit und Brandschutz. Verschiedene Redner aus Politik und Wirtschaft gaben einen Ausblick auf die Entwicklung des Osthafens als Logistik-, Hafen- und Gewerbestandort. Darüber hinaus diente die Veranstaltung einer Einordnung in die Bundes-, Landes- sowie regionalpolitischen Rahmenbedingungen und informierte über die Rolle der Binnenschifffahrt und des kombinierten Verkehrs.

Wirtschaft, Verbände, Experten und Politik betonen die Relevanz des Frankfurter Hafens

König stellte die überragende Bedeutung der Fluss- und Hafenwirtschaft für das Gedeihen von Stadt und Region seit Beginn der Industrialisierung heraus. Ansprüche an die Nutzung von Hafenflächen für andere Zwecke als für Logistik und Transport müssten sicher diskutiert werden. Dabei sei zu bedenken, dass der Osthafen mit seiner Versorgungsfunktion in den vergangenen Jahrzehnten erfolgreich weiter entwickelt worden sei. Überregionale Ver-, Entsorgungs- und Distributionsfunktionen müssten sichergestellt bleiben. Der künftige Erfolg eines solchen Standortes erfordere, dass auch weiterhin intelligente Logistik- und Distributionsaktivitäten angesiedelt werden können.

„Die Wirtschaft hat die Umwandlung des Westhafens in den neunziger Jahren in ein Wohngebiet mitgetragen unter der Voraussetzung, dass es eine langfristig stabile Entwicklung für den Osthafen gibt. Wenn der Standort heute neu bewertet wird, darf das nicht dazu führen, dass das Hafengebiet Stück für Stück umgewidmet wird. Die Logistikfunktion muss sichergestellt werden. Die Betriebe im Hafen brauchen Planungssicherheit", sagte König. Die grundsätzliche Entscheidung dazu sei richtungweisend für den Logistik- und Industriestandort Frankfurt und die Region.

Stadtrat Stein wies auf die Ergebnisse einer Studie der HTC Hanseatic Transport Consultancy hin. Demnach stelle der Hafen einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar und leiste einen wichtigen Beitrag zur Wertschöpfung für die Stadt Frankfurt am Main und die Rhein-Main-Region.

Foto: Wikimedia Commons / Gerhard Lühning

Klein aber prägend für die Region

Die Weser ist einer der wenigen Flüsse, die keine eigene Quelle aufweisen können - wichtige Handelsstraße für die Versorgung der Region und die dortige Wirtschaft

Die Weser entsteht in Hann. Münden aus dem Zusammenfluss von Werra und Fulda. Bis zur Mündung in die Nordsee ist sie 477 km lang. Das Einzugsgebiet, einschließlich dem der Werra und Fulda, umfasst ca. 46000 km². Neben der Ems ist die Weser damit nach Länge und Fläche des Einzugsgebietes der kleinste der mitteleuropäischen Ströme.

Die Weserstrecke von Hann. Münden bis Minden (Weser km 204,445) wird als Oberweser, die Strecke von Minden bis Bremen (Schleuse Hemelingen, Weser km 362,000) als Mittelweser bezeichnet. Unterhalb Bremens folgen die Unterweser bis Bremerhaven und die Außenweser bis zum offenen Meer. Das Abflussverhalten der Oberweser wird durch die verhältnismäßig großen und einheitlichen Einzugsgebiete der Fulda (6945 km²) und Werra (5496 km²) bestimmt.

Nur kleine Zuflüsse

Die Nebenflüsse der Oberweser sind dagegen relativ kurz und vermögen den Abfluss nicht wesentlich erhöhen. Östlich der Weser hat der nahe gelegene Leinetalgraben die Entwicklung größerer Zuflüsse verhindert, während im Westen das Eggegebirge und der Teutoburger Wald das Einzugsgebiet einengen. Auch im Verlauf der Mittelweser nehmen die Niedrig- und Mittelwasserabflüsse zunächst nur langsam zu. So beträgt der Mittelwasserabfluss (Jahresreihe 1941 / 1990) oberhalb der Allermündung 208 m³/s, was auf einer Flusslänge von rd. 309 km im Vergleich zum Mittelwasserabfluss am Zusammenfluss von Fulda und Werra eine Erhöhung um nur ca. 81 % bedeutet. Durch die Einmündung der Aller vergrößert sich das Einzugsgebiet der Weser und rund 15700 km² und der mittlere Abfluss um 118 m³/s dann allerdings erheblich.

Fahrstuhl für Frachter

Anders als auf dem Rhein wurden auf der Weser im Wesentlichen in der Region erzeugte oder für ihren Bedarf bestimmte Waren transportiert.

Von besonderer Bedeutung ist das Wasserstraßenkreuz Minden: Nördlich von Minden wird der Mittellandkanal seit 1914 in einer Trogbrücke über die Weser geführt. Die Brücke wurde 1945 durch deutsche Truppen zerstört und in den 1950er Jahren wieder aufgebaut. 1998 kam eine zweite Trogbrücke hinzu, um dem gestiegenen Schiffsverkehr und dem Ausbau des Kanals auf neue, größere Schiffsklassen Rechnung zu tragen.

Entlang der Weser wuchsen Städte

Kelten, Germanen und Römer nutzten schon früh die vielen Vorteile der Weser

Bereits seit dem Altertum ist das Schiff auf Meeren und Flüssen ein wichtiges Transportmittel. Flüsse, im Mittelalter „des Reiches Straßen" genannt, waren bestimmend für die Gründung von Ansiedlungen und Städten und konnten, wenn es der jahreszeitliche Wasserstand zuließ, insbesondere zum Transport von Massengütern oder von leicht zerbrechlichen Waren genutzt werden.

So kommt auch der Weser für den Handel der von ihr durchflossenen Regionen seit Jahrhunderten eine Bedeutung zu. Außerdem bot sich zahlreichen in der Nähe des Flusses lebenden Menschen die Möglichkeit, in dem vorbeiführenden Handel Arbeit zu finden oder aber Produkte der Region über den Fluss in die Ferne abzusetzen. Städte wie Münden, Höxter, Hameln, Minden, Verden (zwar an der Aller aber nur 4 km oberhalb der Mündung in die Weser) und Bremen begründeten nicht nur ihre besondere Bedeutung durch ihre Lage an der Weser, sondern eine wesentliche wirtschaftliche Basis für die Blüte der Renaissance.

Foto: Wikimedia Commons

Die Fähre über die Weser bei der Burgruine Polle.

Im Weserraum war die Möglichkeit, über den Fluss Getreide, Holz, Keramik, Salz und andere Produkte der Region gewinnbringend in den Norden, insbesondere über Bremen abzusetzen. Importgüter waren überwiegend kaufmännische Waren wie Weine, Tee, Fisch, Milchprodukte, Leinsamen, Textilien und Hausrat. Die im 17. und 18. Jahrhundert auf der Weser eingesetzten hölzernen Schiffe (sogen. Weserböcke) besaßen eine Tragfähigkeit von 30- 70 Tonnen. Teilweise hatten die „Böcke" ein Segel, welches zur Unterstützung der Fortbewegung und der Steuerung in Gebrauch genommen wurde. Bei Fahrt flussabwärts wurde die Strömung der Gewässer (kalter Druck) ausgenutzt, wobei an Untiefen oftmals gestakt werden musste. Stromaufwärts wurden die Kähne mit Seilen von Menschen oder Pferden gezogen, im landläufigen Ausdruck treideln genannt. Das Zugseil wurde dazu in Höhe des Mastes befestigt.

Für den Schiffszug mussten die Ufer mit Leinpfaden versehen werden, was manchen Eingriff in das Grundeigentum der Uferanlieger brachte und nicht in wenigen Fällen zu gerichtlichen Auseinandersetzungen führte. Die Leinpfade passten sich dem Ufergelände an, so dass es erforderlich wurde, Menschen und Pferde überzusetzen.

Der Pegel des Rheins bleibt stabil

Erstmals wurden verschiedene Modelle und Daten aus fünf Ländern verglichen

Seit Anfang 2008 haben Mitarbeiter der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) in einer international besetzten Gruppe von Hydrologen und Meteorologen der Internationalen Kommission für die Hydrologie des Rheingebietes (KHR) an der Fragestellung gearbeitet, wie sich ein zukünftiger Klimawandel auf das Abflussverhalten des Rheins und seiner großen Nebenflüsse auswirken könnte. Die Ergebnisse dieses Forschungsprojektes mit dem Kurztitel „RheinBlick2050" wurden im Rahmen eines Kolloquiums in Bonn vorgestellt.

Ausnahmen bestätigen die Regel - der Rheinpegel bleibt stabil haben Forscher herausgefunden

Keine klaren Tendenzen

Für die nahe Zukunft (2021 bis 2050) ergeben sich gegenüber dem Vergleichszeitraum (1961-1990) im hydrologischen Sommer (Mai bis Oktober) für mittlere und niedrige Abflüsse keine klaren Änderungstendenzen. Für die hydrologischen Wintermonate (November bis April) werden ansteigende Abflüsse in Niedrigwassersituationen angezeigt. Bei einer weiteren Zunahme der Treibhausgasemissionen bis zum Ende des 21. Jahrhunderts, würden die Änderungen des Abflussregimes nach gegenwärtigem Kenntnisstand allerdings deutlicher. Für den mittleren Abfluss werden unter diesen Bedingungen für die ferne Zukunft (2071 bis 2100) beispielsweise Zunahmen zwischen 5 Prozent und 40 Prozent im Winter und Abnahmen zwischen 5 bis 30 Prozent im Sommer simuliert.

Verschiedene Varianten

Entsprechend dieser Grundidee wurde zwischen acht beteiligten Forschungsinstituten aus fünf Staaten ein Vorgehen abgestimmt, die Bandbreite möglicher zukünftiger Entwicklungen aufzeigen. Auf Grundlage der für Mitteleuropa verfügbaren Simulationen regionaler Klimamodelle wurden für ausgewählte Pegel entlang des Rheins, der Mosel und des Mains eine Vielzahl von gleichermaßen möglichen zukünftigen Abflusszuständen bis in das Jahr 2100 simuliert und hinsichtlich zukünftiger Änderungen der Hoch-, Mittel- und Niedrigwasserabflüsse ausgewertet.

Die Arbeiten zeigen insbesondere, dass es nicht die eine Projektion des zukünftigen Abflussgeschehens gibt. Daher wird eine Vielzahl möglicher Entwicklungen in Form von Bandbreiten zusammengefasst. Diese finden bereits Berücksichtigung in der Expertengruppe „KLIMA" der Internationalen Kommission zum Schutz des Rheins (IKSR). Diese Kommission hat unter anderem das politische Mandat, Szenarien zum Abflussregime des Rheins zu erarbeiten. Als Grundlage dafür sind entsprechende Leitwerte zur Orientierung zukünftiger Anpassungsmaßnahmen zu formulieren.

Angesichts des langen Simulationszeitraumes und der damit verbundenen Unsicherheiten, der zukünftig zu erwartenden weiteren Verbesserungen der Klimamodelle sowie der Vielzahl weiterer Einflussfaktoren auf die zukünftige Entwicklung der Abflüsse ist es erforderlich, Projekte wie „RheinBlick2050" in regelmäßigen Abständen fort zu entwickeln.

Die vollständigen Ergebnisse sind in Berichtsform auf den Internetseiten der KHR (http://www.chr-khr.org/files/CHR_I-23.pdf) verfügbar.

Lebhafte Diskussionen

Parlamentarische Gruppe stellt sich in der Region vor

Zu einem „Verkehrspolitischen Gedankenaustausch" kam jetzt die Parlamentarische Gruppe Binnenschifffahrt im deutschen Bundestag auf Einladung der Niederrheinischen Industrie- und Handelskammer sowie der IHK Mittlerer Niederrhein nach Duisburg.

Die Grundlage für die gemeinsamen Gespräche schuf Michael Heinz, Vizepräsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West, der die Wasserwege vorstellte sowie die Aufgaben der Mitarbeiter für Unterhaltung und Ertüchtigung schilderte.

Foto: IHK

Torsten Staffeldt (v.r.n.l.), Dr. Peter Langenbach, Ausschussvorsitzender Verkehr und Logistik bei der IHK, Klaus Lothar Krenge, Mitglied des Hauptausschusses der IHK Mittlerer Niederrhein.

Der Koordinator der Gruppe, der FDP-Politiker Torsten Staffeldt, betonte, dass die Parlamentarier dem Verkehrsträger eine große Bedeutung einräumen und ihn weiter stärken wollen - auch über die Fraktionen hinweg. Auch aus ökologischer Sicht gelte es, die Binnenschifffahrt weiter zu stärken und die „hohe Akzeptanz" auszubauen. Dabei stehe die konsenzuale Arbeit im Vordergrund um möglichst viel zu erreichen.

Staffeldt betonte, dass die parlamentarische Gruppe dabei die Binnenschifffahrt nicht losgelöst von anderen Verkehrsträgern betrachte, sondern den Gesamtkontext sehe. Man wisse, dass für den Weitertransport andere Verkehrsträger wichtig seien.

Die rund 60 Unternehmer im Publikum aus dem Binnenschifffahrtsgewerbe, der Verladerschaft sowie der auf die Wasserstraße angewiesene Industrie fordert er auf, auf die aus allen Parteien stammenden Ansprechpartner der Gruppe zuzugehen: „Sprechen Sie uns an, wir sind darauf angewiesen, dass wir für unsere parlamentarischen Arbeit Hinweise erhalten."

In der Podiumsdiskussion mit Dr. Gunther Jaegers, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. und Geschäftsführender Gesellschafter der Reederei Jaegers GmbH, Dr. Christoph Kösters, Hauptgeschäftsführer des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e.V. und Manager des Logistikclusters NRW, Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen e.V. und Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH und Dr. Peter Langenbach, Ausschussvorsitzender Verkehr und Logistik bei der IHK Niederrhein erhielt Staffeldt gleich verschiedene Anregungen.

Erfolgsmodell kennt nur Gewinner

Neue Photovoltaik-Anlagen im Düsseldorfer Hafen produzieren erfolgreich Energie

Eine besondere Neuerung bei den Neuss Düsseldorfer Häfen überzeugt in den vergangenen Wochen mit erfreulichen Daten: Auf dem Dach zweier Hallen der ABC-Logistik arbeiten seit einigen Wochen Photovoltaik-Anlagen und produzieren fleißig Strom. Energie, die auch den anderen Hafen-Firmen zu Gute kommt, denn jede Kilowattstunde wird in das Netz eingespeist.

Am Thema Photovoltaik reizt die NDH vor allem die Kombination von Wirtschaftlichkeit und Klimaschutz: Mit dem Projekt können brach liegende Flächen sowohl wirtschaftlich als auch ökologisch sinnvoll genutzt werden.

Die Photovoltaikzellen im Düsseldorfer Hafen haben erfolgreich die Produktion aufgenommen.

Das wirke sich letztlich auch positiv auf die allgemeine Wahrnehmung der Häfen als in die Zukunft gerichtete, umweltfreundliche Logistikzentren aus. Ein Argument, das auch den Mieter der beiden Logistikhallen, die Firma ABC Logistik, schnell von dem Photovoltaikprojekt überzeugte.

Auch die NDH haben sich bei ihrer Photovoltaikanlage auf dem Düsseldorfer Hafengelände bewusst für das Dachpacht-Modell entschieden. Dabei verpachten die Unternehmen ihre Dachfläche zur Errichtung einer Photovoltaikanlage für mindestens 20 Jahre an die Grünwerke GmbH. Das ist die Tochter der Stadtwerke Düsseldorf, in der sämtliche Aktivitäten im Bereich erneuerbare Energien gebündelt wurden. Die Höhe der Pacht orientiert sich an der gesetzlichen Einspeisevergütung.

Während des gesamten Projektablaufs steht den Firmen ein Kundenbetreuer zur Seite, der sie von der ersten Planung bis hin zu Inbetriebnahme und Netzanschluss begleitet.

Auf diesem Weg entsteht eine Win-Win-Situation für alle Seiten: Die Betriebe profitieren von Zusatzeinnahmen und dem guten Ruf der Photovoltaik, die Stadtwerke Düsseldorf bauen über ihr Tochterunternehmen Grünwerke erfolgreich ihr Engagement in erneuerbare Energien aus und der Hafen kommt seinem Selbstverständnis, die Umwelt zu schonen, wieder ein großes Stück näher.

Neben den eingesparten Investitionskosten kam vor allem die professionelle Abwicklung des Projekts bei den Verantwortlichen gut an. „Durch den Pachtvertrag mit den Grünwerken wurden wir von beinahe allen organisatorischen, technischen und kommerziellen Aufgaben entbunden. So konnten wir uns vollständig auf unser Kerngeschäft konzentrieren", erläutert beispielsweise Alexander Voigt, Leiter der Abteilung Immobilienmanagement der NDH. Die beiden jetzt installierten Anlagen besitzen eine Leistung von knapp 190 Kilowatt peak und erzeugen jedes Jahr fast 190.000 Kilowattstunden Strom. Gemeinsam mit den beiden anderen Anlagen, die die Grünwerke und Stadtwerke im Stadtgebiet errichtet haben, summiert sich die Kapazität auf mehr als 1 Mio. Kilowattstunden und knapp 590 Tonnen weniger CO_2.

Bei der Montage setzen Grünwerke und Stadtwerke auf bewährte Partner aus dem Handwerk. Im Düsseldorfer Hafen wurde zudem ein besonders Montagesystem eingesetzt, dass ohne Dachdurchdringungen auskommt. Feuchtigkeitsschäden am Gebäude lassen sich so zuverlässig vermeiden. Weitere Informationen zu den Photovoltaik-Angeboten der Stadtwerke Düsseldorf gibt es bei Sirko Stahnke unter (02 11) 8 21 40 74.

Ein Bett im Reisighaufen

Der kecke und farbenfrohe Gartenrotschwanz wurde zum Vogel des Jahres 2011 gewählt

Sein Name täuscht: Inzwischen ist der Gartenrotschwanz in den meisten Gärten Deutschlands kaum mehr anzutreffen. Hilfe für den farbenprächtigen Vogel ist daher unbedingt erforderlich. Deshalb haben ihn der NABU und der Landesbund für Vogelschutz in Bayern (LBV) zum Vogel des Jahres 2011 gekürt.

Der Gartenrotschwanz ist ein typischer Singvogel. Der rote Schwanz war gleich für eine ganze Gattung namensgebend: die Rotschwänze (Phoenicurus). Zu ihren nächsten Verwandten zählen recht unterschiedliche Arten wie die Fliegenschnäpper, die Schmätzer oder das Rotkehlchen. Mit ihnen zusammen bilden Rotschwänze eine Unterfamilie (Saxicolinae) der „Schnäpperverwandten" (Familie Muscicapidae). Weltweit werden elf Rotschwanz-Arten unterschieden, von denen zwei bei uns in Mitteleuropa leben: der Gartenrotschwanz und der Hausrotschwanz.

Mehr als die Hälfte des Brutareals des Gartenrotschwanzes liegt in Europa. Es erstreckt sich von Portugal und Spanien bis hoch in den Norden Norwegens und über die Türkei bis in den Kaukasus und hin zum Baikalsee. In Mitteleuropa bilden Deutschland und Frankreich Verbreitungsschwerpunkte. Den Winter verbringt er südlich der Sahara in Afrika.

Foto: Wikimedia Commons/Thomas Kraft

Der Gartenrotschwanz ist einer der schönsten Vögel Deutschlands

Der Gartenrotschwanz ist als Höhlen- und Halbhöhlenbrüter stark an alten Baumbestand gebunden und besiedelt primär lichte und trockene Laubwälder, Lichtungen oder Waldränder. Häufig ist er auch in Siedlungsnähe anzutreffen, zum Beispiel in Parkanlagen, stark begrünten Villenvierteln oder Gartenstädten, Dorfrändern und Obstgärten.

Die Nahrung besteht hauptsächlich aus Insekten und Spinnen. Einen großen Anteil machen Haut- und Zweiflügler sowie Käfer aus. Bei den Hautflüglern dominieren Ameisen, Schlupf- und Blattwespen. Wehrhafte Insekten wie Bienen und Wespen werden weitgehend gemieden. Schmetterlinge spielen vor allem als Nestlingsnahrung eine Rolle. Bei der Jagd sitzt der Vogel meist auf niedrigen Ansitzwarten, Ästen und kleineren Büschen.

Hafen Rotterdam zu Gast

Seehafen sucht noch bessere Kontakte in das Hinterland

Die Seehäfen sind gern gesehene und regelmäßige Besucher im Rheinland: Die Standorte an der Küste haben die Wichtigkeit des Hinterlandes erkannt, pflegen beim gemütlichen Beisammensein die Beziehung zu den bestehenden Partnern und knüpfen bei Treffen dieser Art auch neue Kontakte zu Firmen, Politik und Verbänden. Vergangenen Monat jedoch reiste eine sehr hoch besetzte Delegation aus dem nahen Rotterdam nach Düsseldorf um mit den hiesigen Interessenten zu plaudern.

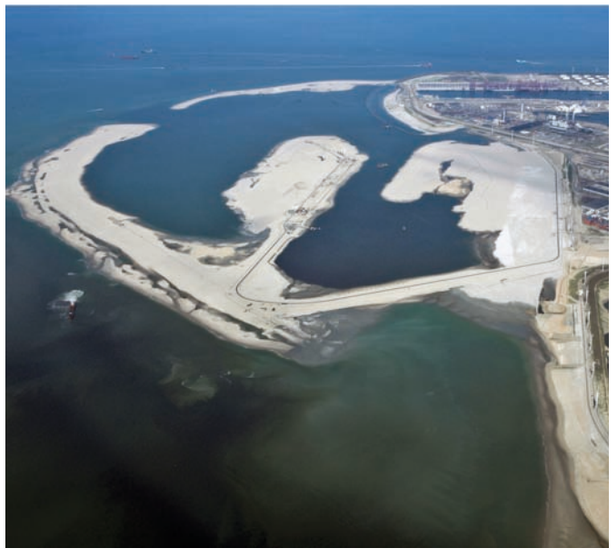


Foto: Port of Rotterdam

Sehr gute Fortschritte macht der Ausbau der Maasflakte.

Gehobene Ausstattung

Der Oberbürgermeister von Rotterdam, der Vorstand des Rotterdam Port Promotion Council, der Vorstand des Havenbedrijf Rotterdam N.V., die Häfen Dordrecht und Moerdijk sowie zahlreiche Firmen hatten eine gemeinsame Botschaft: Es bieten sich zahlreiche Chancen, die nur gemeinsam wahr genommen werden können. Entsprechend nahmen auch der Ausbau der Containerumschlagkapazitäten, weitere Erweiterungen und die Nutzung und Anbindung des Hinterlandes einen breiten Raum ein.

Ahmed Aboutaleb, Oberbürgermeister der Stadt Rotterdam, betonte, dass Deutschland der wichtigste Handelspartner für die Niederlande sei und das Bruttosozialprodukt der Niederlande ebenso von Deutschland abhänge wie die deutsche Wirtschaft und Industrie von dem Hafen Rotterdam. „Wir haben einfach keine Wahl, wir sind aufeinander angewiesen."

Geräuschlose Rheinfahrt

Für den Erfolg seien gute Hinterland-Verbindungen eine Voraussetzung. Um Hinweise zu erhalten, wie diese in Zukunft weiter verbessert werden könnten, sei es das beste, die Wirtschaftsexperten zusammenzubringen, so der Oberbürgermeister: „Manchmal die nationale Politik, manchmal die regionale Politik und manchmal eben sie, die Unternehmen." Der Oberbürgermeister versprach, dass der Hafen weiter in seine Hinterlandverbindungen inklusive der Betuwe-Line ebenso wie die Verbesserung der Infrastruktur investieren werde.

Wim van Sluis, Vorstandsvorsitzender des Rotterdam Port Promotion Council, betonte, dass der Hafen bei einer Distanz zu NRW von 200 Kilometern nicht nur ein nahe liegender Partner sei. Auch würden den Standort Erreichbarkeit, Multimodalität sowie Innovationskraft auszeichnen.

Investitionen und Innovationen, die zur rechten Zeit kommen, so van Sluis: Auch wenn der Hafen seinen Marktanteil 2009 um 2 Prozent habe steigern können, gingen die Umschlagszahlen zurück. Das erste Halbjahr 2010 sehe dagegen erfreulich gut aus. „Es scheint, dass wir die Talsohle durchschritten haben." Es werde davon ausgegangen, dass der Gesamtumschlag des Rotterdamer Hafens über das gesamte Jahr 2010 etwa 10 Prozent höher als im Vorjahr liegen wird. Vor allem die Betuwe-Linie wird immer wichtiger: Verkehrten 2009 noch 2000 Züge pro Quartal auf dieser Strecke, so sind das in diesem Jahr bereits 4300 pro Quartal.

Logistik für eine lange Leitung

Der Deutsche Logistik-Preis 2010 geht an das Projekt für die neue Ostsee-Gaspipeline

Die Nord Stream AG mit Sitz im schweizerischen Zug ist Trägerin des Deutschen Logistik-Preises 2010 der Bundesvereinigung Logistik (BVL). Die Jury zeichnete das Unternehmen für das Projekt „Die Logistik zur Pipeline", das heißt die Logistik zur Nord Stream-Gaspipeline durch die Ostsee vom russischen Wyborg bis nach Lubmin bei Greifswald in Deutschland, aus.

Foto: BVL

Gut war die Stimmung bei der Verleihung des Deutschen Logistik-Preises auf der Gala in Berlin

Gigantische Dimensionen

Die Preisverleihung erfolgte im Rahmen der Gala-Veranstaltung am Abend des ersten Tages des 27. Deutschen Logistik-Kongresses.

In seiner Laudatio fasste der Juryvorsitzende, Prof. Hans-Olaf Henkel, die Leistung zusammen: „Es handelt sich um ein Projekt von gigantischen Dimensionen. Riesige Mengen an Material waren auf dem Weltmarkt zu beschaffen und zu bewegen. Durch die Verlagerung von Produktionsschritten an den Anfang und das Ende der Großbaustelle wurden Materialflüsse minimiert. Durch Infrastrukturausbau in den Häfen konnten die Nutzung der Verkehrsträger optimiert und der Umschlag auf ein geringstmögliches Maß zurückgeführt werden. Kurze Wege reduzierten Baustellenverkehre. Es wurden Emissionen eingespart. Es wurden Methoden und Techniken aus anderen Industriebereichen intelligent adaptiert. Es gab null Fehler in der Materialversorgung und bislang keinen Montagestillstand. Es wurden Arbeitsplätze in strukturschwachen Regionen geschaffen, die sehr wahrscheinlich langfristig erhalten werden können, da sich nach Projektende andere große Aufträge anschließen. Hier gab es Mut zu ungewöhnlichen Entscheidungen und ein hohes Maß an Zielerreichung. Die Jury votierte mit großer Mehrheit: Das ist vorbildlich. Das ist preiswürdig."

Praxisbezug entscheidend

Mit dem Deutschen Logistik-Preis zeichnet die BVL in der Praxis realisierte Logistik-Konzepte aus, die von Unternehmen aus Industrie, Handel und dem Dienstleistungssektor eingereicht werden können. In den von der Jury zu beurteilenden Unterlagen müssen die Entwicklung der Konzeption, die Implementierung und die Ergebnisse dargestellt werden. Der Praxisbezug ist entscheidend. Der Preis wird seit 1984 von der Bundesvereinigung Logistik vergeben. Preisträger der letzten fünf Jahre sind die Würth-Gruppe, Künzelsau (2009), die Deutsche Lufthansa AG gemeinsam mit der Fraport AG, Frankfurt (2008) die CLAAS KGaA mbH, Harsewinkel (2007) die Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH, Fürth (2006) und die Kühne + Nagel International AG, Schindellegi (2005).

HGK unterstützt die neue Logistikregion

Die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) unterstützt das Vorhaben, die „Logistikregion Rheinland" durch Kooperation zu entwickeln

„Wir sehen in diesem Projekt ‚Logistikregion Rheinland - Niederrhein/ Köln' eine große Chance, die Wettbewerbsfähigkeit der Logistikregion Rheinland weiter zu steigern", betont HGK-Vorstandsprecher Dr. Rolf Bender. Der Standort Köln profitiere von seiner Lage in der Nähe der großen Seehäfen an der belgischen und niederländischen Küste. Diese seien zugleich auf eine moderne Infrastruktur im Hinterland angewiesen. „Unser gemeinsames Ziel muss es sein, uns auf die prognostizierten Zuwächse des Güterverkehrs sinnvoll vorzubereiten. Wir brauchen intelligente Ideen."

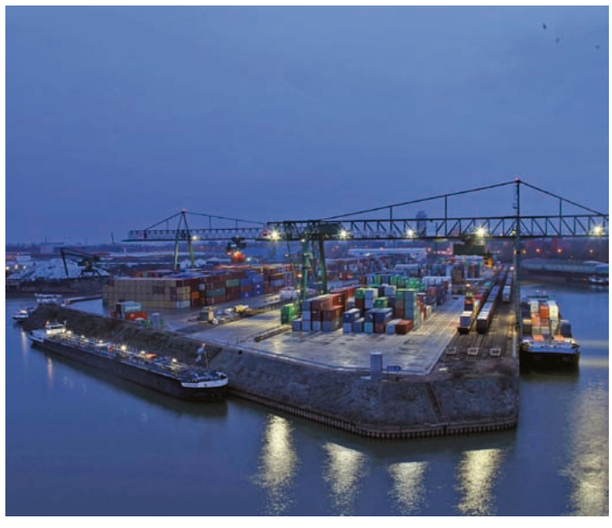


Foto: HGK

Nur durch Kooperation lassen sich die Aufgaben lösen.

„Der Verkehr endet nicht an kommunalen Grenzen", so Dr. Bender weiter. Deshalb kooperiert die HGK im Projekt „Weiterentwicklung der Logistikregion Rheinland – Niederrhein/Köln" mit dem Rhein-Kreis Neuss, der Standort Niederrhein GmbH, der IHK Mittlerer Niederrhein, der Hochschule Niederrhein, der Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH (NDH), der M. Zietschmann GmbH sowie der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Rhein-Erft mbH. Das Projektbudget beträgt rund 850.000 Euro, von denen die Hälfte von der Europäischen Union übernommen wird. Den Rest tragen die Projektpartner.

Das Rheinland rückt zusammen

Bei einem Treffen am 21. September 2010 in Grevenbroich haben die Partner vor allem vier Maßnahmen beschlossen. Im Rahmen des Projektes sollen Studien durchgeführt werden, die Grundlage für notwendige Infrastrukturmaßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Logistikregion Rheinland sind. Hierbei wird untersucht, inwieweit eine Steigerung der Logistikkapazität und des Auftragsvolumens erreicht werden kann, in dem das Hinterland infrastrukturell mit den Eisenbahnnetzen der NDH und der HGK vernetzt wird. Zudem soll der Ablauf durch einen verbesserten Leercontainerumschlag und schnellere LKW-Abrufzeiten optimiert werden. In einem weiteren Schritt wird die Machbarkeit von „Motorways of the Sea" untersucht. Diese würden eine direkte Verbindung des Neuss Düsseldorfer Hafens mit Seehäfen beispielsweise in Barcelona oder Athen ermöglichen. Zudem soll der Bekanntheitsgrad der Logistikregion Rheinland durch ein internationales Marketing erhöht werden.

Das Projekt „Weiterentwicklung der Logistikregion Rheinland – Niederrhein/Köln" ist Teil des vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) kofinanzierten operationellen Programms für NRW. Die besondere Bedeutung des Projektes wird auch dadurch deutlich, dass das Projekt sich im landesweiten Wettbewerb mit dem Ziel „Logistik.NRW" durchsetzen konnte.

Neska-Gruppe erhielt jetzt AEO-Zollstatus

Spezialkonstruktionen sind extrem sicher - 20 Millimeter starke Drucktanks - Spülung mit Stickstoff

Seit 1. Januar 2008 ist es möglich, den Zollstatus des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten", auch als „AEO" bekannt, zu erlangen. AEO steht für „Authorised Economic Operator", befasst sich mit der Sicherung der internationalen Lieferketten und geht auf eine EU-Initiative zurück. Diese Zollsicherheitsinitiative hat den Schutz der internationalen Versorgungskette sowie den Schutz der EU-Außengrenzen zur Zielsetzung.

Auch das Containerterminal in Krefeld wurde von den Experten des Zolls ausführlich geprüft.

Den AEO-Status gibt es in verschiedenen Varianten: AEO C verspricht „vereinfachte Verfahren" bei der Zollabwicklung, AEO S steht für die Erfüllung erhöhter Sicherheitsstandards in den Unternehmen. Beide Varianten zusammen ergeben den AEO F (=full) und wird von den meisten Unternehmen angestrebt. Dies haben auch die Unternehmen der neska Gruppe getan: Zum 1. April dieses Jahres haben acht Unternehmen in zehn Standorten beim Hauptzollamt in Duisburg die Antragsunterlagen eingereicht.

Ausführliche Begehung

Das Bewilligungsverfahren beinhaltete neben den inhaltlichen Antragsprüfungen auch die Begehung der neska Anlagen, bei der die Sicherheitsmaßnahmen in den Betrieben überprüft wurden. Die Tatsache, dass der überwiegende Teil der neska Unternehmen auch nach dem ISPS-Code zertifiziert sind, war dabei ein großer Vorteil. Die Prüfungen in dem Bewilligungsverfahren dauerten bis in den September 2010 und schlossen mit der erfolgreichen Zertifizierung durch die Zollbehörden zum 17. September 2010 ab.

Krefeld und Düsseldorf

Zu den geprüften und als bestanden erklärten Standorten gehören unter anderem neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH mit den Niederlassungen Düsseldorf, Köln und Mannheim, Container Terminal Service GmbH (CTS) in Köln, Düsseldorfer Container-Hafen GmbH (DCH) in Düsseldorf und Krefelder Container Terminal GmbH. neska Schiffahrts- und Speditionskontor GmbH (neska) ist eine Unternehmensgruppe mit eigenen Niederlassungen und Tochterunternehmen, die zur Imperial Logistics International GmbH mit Sitz in Duisburg gehört.

Kernaktivitäten sind der konventionelle Umschlag von Stück- und Schüttgütern in den Binnenhäfen am Niederrhein.

Stahl, Aluminium und Papier für die Zeitungsdruck- und Verpackungsindustrie sind Schwerpunktprodukte im Leistungsportfolio. Unter der Marke neska intermodal bündeln sich die umfassenden Containeraktivitäten.

Binnenschiff überzeugt bei Baustellenlogistik

Neusser Unternehmen Zietzschmann organisierte Materialversorgung für Deichbaustelle über die Wasserstraße

Wenn die Bürger in Meerbusch das kommende Winterhochwasser beruhigt erwarten könne, dann haben die Mitarbeiter der Firma Zietzschmann in Neuss daran einen entscheidenden Anteil, wie Prokurist Jörg Zens erzählt: „Die Mengen für den Deichbau wurden hier bei uns im Hafen Neuss zu einer von uns angemieteten Fläche angeliefert, meist per Lkw von den Baustellen, zwischengelagert und dann mit Hilfe der Krananlagen in ein Binnenschiff verladen."

Anleger gebaut

Mit dem Frachter - der die Spezialisten ebenfalls stellten - wurde das Material direkt zu einem eigens errichteten Anleger in der Nähe gefahren. „An der Baustelle wurde das Deichbaumaterial, meist Steine und Erden, von dem Betreiber des Deichbaus entladen und konnte die wenigen Meter zum Einbau gebracht werden.

Verladung des Deichbaumaterials bei Zietzschmann in Neuss.

Das besondere: Die Verkehre wurde auf der Wasserstraße abgewickelt beinahe ohne eine Beeinträchtigung der Anwohner. Daneben freut sich Zens, dass auch die Umwelt erheblich entlastet wurden. Rund 100.000 Tonnen Material hätten nicht nur zusätzliche 8000 Lkw-Fahrten durch die Städte bedeutet, sondern auch einen erheblichen CO_2-Ausstoß. So wurden nur 35 Schiffstouren erforderlich. Zudem konnte das Unternehmen die komplette Wertschöpfung vom Abladen im Hafen bis zum Anliefern an die Baustelle darstellen - was auch die Baustellenlogistik und dafür erforderlichen Absprachen enorm erleichterte.

Enorm flexibel

Zudem stellte sich das Schiff als sehr flexibel heraus. Denn bei Regen müssen die Arbeiten ruhen, da dann der neue Deich nicht verdichtet werden kann. Auch hier haben sich die Anlieferung mit den Schiffen in der Abstimmung und Koordination ganz eindeutig bewährt.

Zudem lobt Zens, dass die Arbeit nur in der sehr guten Kooperation mit den NDH funktionieren konnten, die entsprechend flexibel ihre Kranführer zur Verfügung gestellt haben.

Auch der Generalunternehmer der Deicharbeiten zeigte sich nach anfänglichen Zweifeln von der Effizenz der Verkehre sehr beeindruckt. Sie hatten trotz der langjährigen Berufserfahrung noch keine andere Baustelle per Wasserstraße versorgt. Auch der zweite Bauabschnitt der Deiches im kommenden Jahr soll wieder über die Wasserstraße versorgt werden. Zens ist sich sicher, dass das Binnenschiff dann wieder seine Leistungskraft unter Beweis stellen kann.

Athleten starten im Medienhafen

Neuer Triathlon lockt im kommenden Jahr auch Weltklasse-Athleten nach Düsseldorf

Mit einer neuen Publikumsveranstaltung wartet die Sportstadt Düsseldorf im kommenden Jahr auf – und lockt dabei auch Weltklasse-Athleten an den Start: Am Sonntag, 3. Juli 2011, steigt in der Landeshauptstadt der T3 Triathlon Düsseldorf. Der Triathlon ist von der sport-Agentur Düsseldorf GmbH federführend initiiert und wird in Zusammenarbeit mit dem nordrhein-westfälischen Triathlon-Verband als Veranstalter sowie der Deutschen Triathlon Union organisiert. Geplant ist die Austragung von Jedermann – sowie Eliterennen über die Sprintdistanz (750 m Schwimmen, 20 km Radfahren, 5 km Laufen). Zudem wird die Olympische Distanz (1,5 km Schwimmen, 40 km Radfahren, 10 km Laufen) für Jedermann angeboten, in der zugleich die Deutsche Meisterschaft für Altersklassen integriert ist. Start- und Zielbereich des Triathlons ist im Medienhafen.

Sportlich geht es im kommenden Jahr im Medienhafen zu.

„Triathlon wurde als aufstrebende Sportart ausgewählt, weil diese optimal das dynamische und weltoffene Image von Düsseldorf transportiert", sagt Oberbürgermeister Dirk Elbers der die Schirmherrschaft über den , T3 Triathlon Düsseldorf' übernommen hat. „Der Düsseldorf-Triathlon wird ein spektakuläres Sportereignis. Die Streckenführung stellt die Attraktivität der Stadt in den Focus", so Christina Begale, Geschäftsführerin der sportAgentur Düsseldorf.

Rund 1.700 Teilnehmer gehen in Düsseldorf an den Start, auch Teilnehmer an Olympischen Spielen und Weltcup-Rennen sollen dafür gewonnen werden. Der Düsseldorfer Termin dient nach der Europameisterschaft am 25./26. Juni 2011 in Pontevedra (Spanien) und vor dem Weltcup in Hamburg 16./17. Juli 2011 für Spitzenathleten als Leistungstest.

Geschwommen wird im Medienhafen eine 750 m lange Runde zwischen Yachthafen und Handelshafen. Start ist auf einem Ponton am Yachthafen, das Ziel befindet sich auf der gegenüber liegenden Landzunge, die zugleich als Wechselzone der Jedermänner dient. Die Wechselzone für das Eliterennen befindet sich auf den Parkplätzen am Rheinturm Die Radstrecke für den Sprint führt über die Rheinkniebrücke, Kaiser-Wilhelm-Ring, Oberkasseler Brücke und über Rathausufer und Mannesmannufer zurück in den Medienhafen. Die Radrunde der Olympischen Distanz wird nach Verlassen der Oberkasseler Brücke um eine Schleife am Rhein entlang über Cecilienallee und Rotterdamer Straße bis zur Messe erweitert. Gelaufen wird im Medienhafen, der Zielbereich ist auf Höhe der Gehry-Bauten.

Anmeldungen zum Triathlon sind ab dem 1. Dezember 2010 unter www.t3-duesseldorf.de möglich.

Neusser strampeln für einen guten Zweck

Mitarbeiter der Walter Rau AG erradeln 10.000 Euro Spende für das McDonalds Kinderhaus in Köln

Ein Erfolg auf ganzer Linie war die diesjährige Spendenfahrt, bei der 86 Mitarbeiter der Neusser Walter Rau AG gemeinsam mit ihren Familien und der Unternehmensführung vom Hafen aus 48 Kilometer zum McDonalds Kinderhaus in Köln geradelt sind. Pro gefahrenem Kilometer spendete das Unternehmen einen Euro an die McDonalds Kinderhilfe. Und damit es eine runde Summe wird, entschied sich Vorstandsvorsitzender Franz te Baay nach der Tour, spontan die Summe zu verdoppeln.

Foto: privat

Dabei hatten es vor allem die jüngsten Radler wahrlich nicht an Einsatz mangeln lassen: Der Korso umfasste auch rund 20 jüngere Radler zwischen fünf und 16 Jahren. Ein Teil stieß in Zons zu dem Tross, aber eine kleine Truppe Sieben- bis Achtjähriger verwandelten den Ausflug sogar über die ganze Strecke in ein Radrennen.

„Es war eine Super-Stimmung und nachdem das Wetter in den Tagen zuvor sehr wechselhaft gewesen war, waren wir dann froh, dass so viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sich beteiligt haben", freuen sich die Organisatoren Bernd Brinkmann, Tainer Bucken und Svenja Pasch.

Noch wichtiger als aller Spaß und der angenehme Tag im Kreise der Kollegen war jedoch der finanzielle Erfolg für die gute Sache. Die Leiterin des Kinderhauses, Michelle Schlag, zeigte sich tief beeindruckt von dem Erfolg der Aktion und natürlich hellauf begeistert von der Höhe des Schecks.

Und auch im Anschluss an die Fahrradtour ließ die Spendenbereitschaft der Neusser nicht nach, wie Svenja Pasch berichtet: in den folgenden Tagen sprachen sie mehrmals Mitarbeiter an, die zwar nicht mitradeln konnten, aber trotzdem den guten Zweck unterstützen wollten. Für sie wurde ein kleines Spendenhäuschen in der Werkskantine aufgestellt.

Das Engagement des Neusser Unternehmens mit mehr als 100 Jahren Tradition in der Region, kommt nicht von ungefähr, denn als Hersteller qualitativ hochwertiger Fette und Öle steht es zu seiner Verantwortung gegenüber seinen Kunden wie auch den Endverbrauchern. Es will deutlich mehr tun als nur gesunde Lebensmittel herstellen: „Die Gesundheit der Verbraucher liegt uns am Herzen! Daher achten wir bei Produktentwicklungen nicht nur auf optimale Funktionalität, sondern immer auch auf ernährungsphysiologische Ausgewogenheit.", so das Credo des Vorstands. Ein Motto auch, zu dem das Engagement für die McDonald's Kinderhilfe geradezu perfekt passt.

Alle Spenden der Walter Rau-Radfahrer kommen übrigens direkt schwer kranken Kindern und ihren Familien zugute. Die Verwaltungskosten werden durch Spenden von McDonald's Deutschland getragen.

Erstaunt über die Vielfalt der Arbeit

Sandra Sieger wird bei den Neuss Düsseldorfer Häfen zur Industriekauffrau ausgebildet

Pünktlich zum 1. September hat eine neue Auszubildende bei den NDH angefangen: Sandra Sieger ist 20 Jahre alt, stammt aus Mönchen-Gladbach und ist völlig begeistert: „Ich bin erstaunt, wie groß der Hafen ist und wie vielfältig die Aufgaben sind". Derzeit ist die angehende Industriekauffrau im Einkauf eingesetzt und beschäftigt sich bereits mit Bestellungen, dem Schreiben von Anfragen sowie der Prüfung von Wareneingängen. „Ja, ich bin schon richtig in den täglichen Ablauf eingebunden", berichtet sie. Und es gefällt ihr sehr gut. Denn das war es, was die junge Frau nach dem Fachabitur suchte: Etwas Praktisches, wo sie mit anpacken und auch eigenes Geld verdienen kann.

Sandra Sieger fühlt sich richtig wohl im Hafen

Zum Hafen allerdings kam sie eher durch einen Zufall. Genauer über eine Stellenanzeige beim Arbeitsamt. Doch die Berufsbeschreibung interessierte sie. Also recherchierte sie im Internet und auf der dortigen Seite der NDH. „Die Beschreibung hat mein Interesse geweckt, auch wenn ich bis dahin noch keinen Hafen kennen gelernt hatte. Aber es klang sehr interessant."

Auch die Freunde und Bekannten waren, so berichtet sie heute, erst erstaunt: „Die meisten wussten noch nicht einmal, dass es hier einen Hafen gibt." Denn auf den Stundenplänen fehlte das Thema ebenso wie die Binnenschifffahrt. Leider, wie Sandra Sieger im Nachhinein meint. Sie findet es schade, dass viele nicht wissen, was genau die Menschen in einem Hafen alles leisten und was dort von statten geht. „Es wäre schön und ich glaube auch wichtig gewesen, das zu erfahren."

Zumal ihre Vorstellungen bei der ersten Hafenrundfahrt dann noch einmal deutlich übertroffen wurden: „Ich habe ja schon geahnt, dass das Gelände sehr groß ist und hier einiges passiert. Aber dass es so riesig ist und so viel los ist, hat mich dann doch überrascht."

Impressum

Herausgeber: *Rainer Schäfer (verantwortlich) ■ Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG ■ Hammer Landstr. 3 ■ 41 460 Neuss ■ Telefon: (0 21 31) 53 23 - 0 ■ Fax: (0 21 31) 53 23 - 1 05 ■ info@nd-haefen.de*

Redaktion und Verlag: *Schrift-Steller, A. Fröning u. S. Ondrazek GbR ■ Antoniusstraße 18 ■ 45 470 Mülheim a. d. Ruhr ■ info@schrift-steller.de* Chefredakteur: *Andreas Fröning ■ Telefon: (01 51) 52 56 56 34 ■ andreas@schrift-steller.de* Art Direction und Produktion: *Sascha Ondrazek* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)*

Druck: *RheinPfalz Verlag und Druckerei GmbH & Co. KG ■ Oggersheimer Druckzentrum ■ Flomersheimer Straße 2 ■ 67071 Ludwigshafen ■ pm@rheinpfalz.de*

Gescheitert

Mit 3,1 Promille Alkohol im Blut hat letzten Monat ein Schiffsführer versucht, seinen Frachter am Ufer des Berlin-Spandauer-Kanals anzulegen. Das Anlanden des Güterschiffs missglückte mehrere Male, teilte die Polizei am Mittwoch mit. Die Wasserschutzpolizei kontrollierte misstrauisch geworden das 67 Meter lange Schiff und bemerkte bei dem Kapitän eine Alkoholfahne. Den 62 Jahre alten Mann erwartet nun ein Verfahren wegen Trunkenheit im Schiffsverkehr.

Wachstum

Wenn die bisherige Entwicklung anhält ist der Ennshafen nahe der gleichnamigen Stadt Enns auf dem besten Weg, in diesem Jahr die Standorte Wien und Linz als größter Donauexporthafen zu überholen. Das Drehkreuz wird von den Bundesländern Ober- und Niederösterreich gemeinsam betrieben.

Nachhaltig

Seeschiffe mit einer guten ESI-Bilanz müssen im kommenden Jahr in den Häfen Amsterdam, Moerdijk, Dordrecht und Rotterdam weniger Gebühren bezahlen. ESI ist die Abkürzung für den Umwelt Schiffs-Index (Enviromental Ship Index) dem neuen internationalen Standard für die Emissionen von Schiffen. Er war von den Häfen Le Havre, Bremen, Hamburg, Antwerpen, Amsterdam und Rotterdam entwickelt worden und gibt den CO_2-Ausstoß ebenso an wie die Verbreitung von NO_x und SO_x. Die vier Unterzeichner sind jetzt die ersten, die mit dem Standard nachhaltiges Verhalten von Reedern belohnen wollen.

Alter Bekannter kehrt zurück

Erste Erfolge bei der Wiederansiedlung des Maifisches

Beim Projekt zur Wiederansiedlung des Maifisches im Rhein zeigt sich ein erster Erfolg: Bei Kalkar am Niederrhein sind die ersten heranwachsenden Maifische gefangen worden. Seit drei Jahren werden regelmäßig Larven in den Rhein eingesetzt, damit die zwischenzeitlich aus dem Fluss verschwundene Art hier wieder heimisch wird.
Die jetzt gefangenen Fische sind dem Besatz von 2010 zuzuordnen. Das Projekt wird von den Ländern Hessen und Nordrhein-Westfalen sowie von der Europäischen Union gefördert. „Es ist eine gute Nachricht, dass die Fischlarven im Rhein herangewachsen sind und hier überleben können", sagt die hessische Umweltministerin Lucia Puttrich. Und Johannes Remmel, NRW-Umweltminister, betont: „Unser Ziel ist, dass der Maifisch wieder im Rhein heimisch wird. Und diesem Ziel sind wir ein Stück näher gekommen."
Die Wiederansiedlung des Maifisches ist ein LIFE-Projekt der Europäischen Union. In einem neuen Projekt LIFE+, das von 2011 bis zum Jahr 2015 gefördert wird, werden die Besatzmaßnahmen fortgeführt. Die Maifischlarven stammen aus Frankreich, und neben Deutschland sind auch die Niederlande am Projekt beteiligt. Bis Anfang des 20. Jahrhunderts wanderten jährlich hunderttausende Maifische in den Rhein und seine Nebenflüsse auf, um sich hier fortzupflanzen. Für das Jahr 2013 werden die ersten aus dem Meer zurückkehrenden Maifische im Rhein erwartet. Der Name der heringsartigen Wanderfischart geht auf die Phase des Laichaufstiegs im Frühjahr zurück. Er war früher ein beliebter Speisefisch.

Dienstleister mit Herz und Verstand

Krefelder Unternehmensgruppe überraschte Messebesucher mit leckerem Andenken

Ein großer Erfolg war der Besuch der C. C. Unternehmensgruppe auf der diesjährigen IFAT/ENTSORGA in München: Fünf Tage lang nutzte das 8-köpfige Messeteam um den Vorstand der C.C. Umwelt AG, Dieter Kersting, um auf der Weltmesse für Wasser-, Abwasser-, Abfall- und Rohstoffwirtschaft vielen der rund 110.000 Fachbesucher das große Leistungsspektrum und die Kompetenz der Mitgliedsunternehmen vorzustellen. Nicht nur die Kunden, auch zahlreiche Besucher, deren Interesse durch den Messestand geweckt wurde, suchten gerne das Gespräch.
„Im Vordergrund standen sehr konkrete Fragen nach der maßgeschneiderten Lösung für verschiedenste Aufgaben, wofür wir ja Experten sind", so Kersting. Auch Jürgen Hoffmanns vom Vertrieb berichtet von zahlreichen interessanten Gesprächen: „Die Messe war eine sehr schöne Gelegenheit, bestehende Kontakte zu vertiefen, nachzufragen, was wir noch besser machen können und aktuelle Entwicklungen zu besprechen." Vor allem überraschten ihn die zahlreichen und positiven Gespräche des Messeteams mit Interessenten aus dem benachbarten Ausland. Alle Kontakte werden die Mitarbeiter der C. C. Unternehmensgruppe in den kommenden Wochen weiter verfolgen, verspricht er. „Es war eine der anstrengendsten Wochen meines Lebens, aber auch eine der schönsten."
Große Aufmerksamkeit bei Besuchern wie auch anderen Firmen fand eine besondere Aktion der Krefelder am Stand in der Halle B2, wie sich Kersting freut: Die C.C. Unternehmensgruppe präsentierte sich nicht nur als Verbund mit bekannt hoher fachlicher Kompetenz, sondern auch als ein Unternehmen, dem eine partnerschaftliche und freundliche Kooperation eine Herzensangelegenheit ist: Besucher erhielten als schmackhafte Erinnerung oder Stärkung für den anstrengenden Messebesuch ein eigens in Auftrag gegebenes Lebkuchenherz „Ihr Entsorger mit Herz".

Foto: C. C. Unternehmensgruppe

Ein Erfolg war der Messebesuch der C. C. Unternehmensgruppe.