Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | JULI 2011
www.hafen-zeitung.de

Michael Schenk fühlt sich mit seinen Mitarbeiterinnen im Neusser Hafen wohl Seite 3

Ticker: Neusser Schützen ziehen durch die Stadt +++ BÖB überzeugt in München +++ Elektronisches Hafenverzeichnis +++ NRW-Regierung unterstützt Schifffahrt und Häfen +++ Effizient kühlen spart Kosten +++ Hamburg feiert in Düsseldorf +++

‚Transport logistic' im Aufwind

Neuss Düsseldorfer Häfen und Rheinhafen Krefeld haben die Krise gemeistert

Sehr zufrieden zeigten sich die Organisatoren der diesjährigen Logistik-Messe ‚transport logistic' in München. Und auch am Stand der Neuss Düsseldorfer Häfen war die Stimmung bestens: Laut Thomas Düttchen, Leiter Marketing NDH und Verantwortlicher für den Messestand, trugen vor allem die deutlich gestiegenen Interessentenzahlen zum Erfolg bei: „Die Hallen waren voll, und es hat gebrummt", fasst er zusammen. „Wir hatten den Eindruck, dass das Interesse noch höher war als in den ohnehin nicht schlechten Jahren zuvor."

Bei den zahlreichen Gesprächen konnten die Mitarbeiter der NDH keine besonderen Themenschwerpunkte ausmachen. „Die Anfragen gingen in alle Richtungen. Es stachen keine Bereiche besonders hervor", berichtet der Sprecher. Allerdings stellte er fest, dass in diesem Jahr der Anteil der ausländischen Besucher, die den Stand größtenteils sehr bewusst ansteuerten, sehr hoch gewesen sei. Die Häfen hatten sich auf das schon im Vorfeld erkennbare Interesse vor allem aus den europäischen Ländern, mit entsprechend fremdsprachigem Infomaterial eingestellt. Zudem fragten die Besucher oftmals nicht nur nach Themen aus dem Hafen, sondern interessierten sich zudem für die Logistikregion beziehungsweise die dort angesiedelten Unternehmen. „Die NDH sind zu einem überzeugenden Botschafter für das Rheinland geworden", freut sich Düttchen über den Erfolg.

Foto: Messe München GmbH 2011

Lesen Sie mehr auf den Seiten 6 und 7.

Angekommen

Foto: Stadt Düsseldorf / Benedikt Jerusalem

Sicher gelandet ist der „Überflieger", die neue Querspange, die den Düsseldorfer Hafen an der Kreuzung von Plockstraße und Völklinger Straße unter anderem an den Rheinufertunnel anbinden soll. Ein riesiger Kran hob die Brücke an ihren Platz. Sie soll 2012 freigegeben werden.

Angelegt

Auf seiner Jungfernfahrt machte das 13.000-TEU-Schiff „Maersk Enfield" auch im Hafen Antwerpen fest. Es war das erste Mal, dass die Reederei eines dieser Riesenschiffe in den Seehafen schickte. Für die belgische Hafengesellschaft ein Zeichen für das Vertrauen, das das Unternehmen in den Umschlagsplatz aber auch die erwarteten Mengensteigerungen in den kommenden Jahren setzt.

Angepasst

Der Hamburger Hafen belohnt künftig besonders umweltfreundliche Schiffe. Dazu führte die Hafenbehörde Hamburg Port Authority (HPA) zum 1. Juli einen speziellen Rabatt ein, wie die Behörde mitteilte.

Unterwegs

Auch in diesem Jahr ist die „MS Wissenschaft", das schwimmende Science Center, wieder auf den Wasserstraßen im deutschsprachigen Raum unterwegs. Am 22. und 23. August macht das Ausstellungsschiff in Düsseldorf an den Rheinterrassen, Anleger Tonhallenufer, fest. In diesem Jahr lautet das Motto „Neue Wege in der Medizin". Forschungsgruppen und wissenschaftliche Institute präsentieren ihre Arbeiten in interaktiven Exponaten und zeigen ihre unterschiedlichen Aktivitäten.

Ruhepause an der Wasserstraße

Der Sommer lädt zu einem Ausflug an den Rhein. Die vergangenen schönen Tage nutzten wieder viele Menschen, vor allem Familien, um die einmalige Atmosphäre an der verkehrsreichste Wasserstraße Europas auch für einen erholsamen Ausflug zu genießen.

Ausbau jetzt

Am Ende der Tage werden die Transporte weiter wachsen. Dabei wird auch der angestrebte Wechsel bei den Verkehrsträgern zum Tragen kommen: Schiene und Binnenschiff müssen und werden mehr Bedeutung erhalten.
Doch auf solche Mengen sind wir heute noch nicht eingerichtet. Und während die Niederlande 15 Milliarden Euro bis 2025 investieren, diskutieren wir noch, ob die Wasserstraßen in Gänze zu erhalten sind und reden nicht mehr über Ausbau. Wir verzehren unsere Infrastruktur schon seit Jahren – das ist nachweisbar.
Keine Frage: Bei der Gestaltung der Logistik der Zukunft muss ein Teil der Lösungen auch aus der Logistik selbst kommen, sie ist der Architekt der Verkehre. Eine Möglichkeit besteht in der Optimierung von Verkehren, so denn die Infra- und Suprastruktur das hergeben, weiter in der Vermeidung von Leerfahrten. Dazu zählt für mich aber auch die frühzeitige Bündelung von Verkehren, die wiederum entsprechende Umschlagskapazitäten voraussetzt, und eine flächendeckend implementierte, möglichst trimodal ausgerichtete Hub-Struktur. Daneben muss schließlich auch die Effizienzsteigerung weiter vorangetrieben werden. Und da werden wir auch ein Stück vom Kirchturmdenken weg kommen müssen.
Allerdings werden wir bei allen guten Ideen und sicherlich zu verzeichnenden Erfolgen um eine Erkenntnis nicht herumkommen: Unsere Infrastruktur muss nicht nur erhalten, sondern ausgebaut werden. RAINER SCHÄFER

Leistung überzeugt

Auch in diesem Jahr zeigte der Stand der Neuss Düsseldorfer Häfen auf der Messe ‚transport logistic' zum wiederholten Male, dass sich die drei Hafenstandorte Neuss, Düsseldorf und Krefeld sehen lassen können. Mehr noch: Wir müssen keinen Vergleich mit anderen Standorten oder Akteuren scheuen. Das liegt nicht nur an unserem gelungenen Auftreten, dem bezaubernden Standpersonal, der inzwischen bekannten Gastfreundlichkeit, unserem umwerfenden Charme sowie den interessanten Partnern.
Es liegt vor allem auch daran, dass wir ebenso wie unsere Partner mit schlagkräftigen Argumenten, interessanten Projekten und nachweislich guten Leistungen überzeugen können. Unsere Ergebnisse in der Vergangenheit, der Einsatzwille und die täglich angestrebte Qualität sowie unser Bestreben nach partnerschaftlicher Fairness zahlen sich von Jahr zu Jahr mehr aus – sehr zu unserer Freude. Es sind eben die Taten, die mehr zählen als große Worte.
Entsprechend konnten wir in diesem Jahr beobachten, dass nicht nur viele Freunde, Partner und Kunden sehr gerne unserer Einladung folgten. Es kamen auch zahlreiche Interessenten, die selbst einmal sehen wollten, wie man am dynamischen Wachstum in NRW teilhaben kann. Das bestätigen auch die sehr zufriedenen Rückmeldungen unserer Mitaussteller. Wir sind auf dem richtigen Weg – ein Weg, den wir weiter gehen wollen und werden. ULRICH GROSS

Logistikstandort stärken

HGK begrüßt Initiative von SPD und Grünen im NRW-Landtag

Foto: HGK

Die Häfen sind wichtige Logistikdrehkreuze und müssen gestärkt werden.

Der Logistikstandort NRW stand im Mittelpunkt einer Experten-Anhörung im Verkehrsausschuss des Landtags. Der Vorstandssprecher der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), Horst Leonhardt, war einer der geladenen Fachleute vor Ort: „Angesichts der Verkehrszuwächse spielt die Binnenschifffahrt eine zentrale Rolle. Auf Landesebene ist den Parteien bewusst, dass wir die Schifffahrt und damit die Häfen stärken müssen."

Bereits voll ausgelastet

Im Antrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 15/1891) heißt es: „Die gegenwärtige Güterverkehrsinfrastruktur ist in NRW im Bereich Straße und Schiene bereits voll ausgelastet, in Teilen überlastet. Kapazitätsreserven bestehen allenfalls noch im Schiffsverkehr." Grund sei vor allem die „hohe und weiter wachsende Bedeutung der Nordseehäfen Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen". Die FDP geht noch weiter. Sie befürchtet, dass NRW zum „Flaschenhals dieser Entwicklung wird" (Drucksache 15/544).
„Was in NRW richtig ist, kann vor Ort nicht falsch sein", betonte Clemens Lueg, Verkehrsexperte der IHK Köln. Er stellte bei der HGK die aktuellen Güterverkehrsprognosen bis 2025 vor: „Die Güterverkehrsleistung auf der Straße wird sich im Rheinland bis 2025 nahezu verdoppeln. Deshalb ist es ist wichtig, durch sinnvolle Lückenschlüsse Verkehre zu vermeiden."

Ausbau erforderlich

Zu den dringendsten Maßnahmen gehört der Ausbau des Godorfer Hafens. Laut eines verkehrswissenschaftlichen Gutachtens der Uni Köln könnte dessen zügige Umsetzung bis zu 140.000 Lkw-Fahrten pro Jahr einsparen.

Beruf des Binnenschiffers weiterhin beliebt

Die Ausbildung zum Binnenschiffer sei bei Jungen wie bei Mädchen nach wie vor sehr beliebt, wie Hans-Günter Portmann, Leiter des Schiffer-Berufskollegs RHEIN in Duisburg berichtet: Im Frühjahr beendeten über 150 Schiffsmädchen und -jungen die Ausbildung. Weder die Mannschaft des Schulschiff RHEIN noch die Mitarbeiter des Berufskollegs können über Mangel an Arbeit klagen, denn die Binnenschifffahrt wächst noch immer kräftig.
Die Zahlen nehmen seit Jahren stetig zu, was sich in diesem Jahr an den Abschlüssen widerspiegelt: Waren vor einigen Jahren nur 60 Auszubildende aus allen Ausbildungsjahren angemeldet, so besuchen 2011 über 600 Schüler das in Deutschland einmalige Berufskolleg. Im Juni nahmen zudem erstmals Auszubildende aus der Binnenschifffahrt an der Abiturprüfung teil. 25 Schüler, die den doppelqualifizierenden Bildungsgang belegten, traten zusätzlich zu ihren Prüfungen vor der Industrie- und Handelskammer zu ihren Fachabiturprüfungen an. Bei der Betreuung arbeiten das Schulschiff RHEIN und Schiffer-Berufskolleg RHEIN Hand in Hand.

Was ist eigentlich Logistik? Die Antwort erfordert viele Worte oder einen kurzen Besuch im Hafen Neuss. Hier haben seit beinahe einem Jahr Emina Hodic und Cristina Serrano von P.E.T. Logistics N.V. die Zügel fest in der Hand

Logistik mit Herz und Verstand

Es ist heiß an diesem Mittag: Die Sonne strahlt ungekühlt durch die Fenster der weißen Bürocontainer und auf die beiden Schreibtische von Emina Hodic und Cristina Serrano. Zudem geht es an diesem Mittag besonders heiß her: Gleich zwei Lkw warten wegen der Klimaanlage mit laufendem Motor darauf, möglichst schnell von der Last der großen, in der Sonne glitzernden Stahlträger befreit zu werden. Gleichzeitig drängt ein anderer Fahrer, dass die Männer schnell seinen Tieflader mit genau den richtigen Bauteilen beladen. Die liegen auf den 80.000 Quadratmetern Hafenlagerfläche, als hätte ein Riesenkind seine Mikadostäbe weggeworfen.

Überall auf dem Gelände verteilen sich Stahlträger und Bauteile – alles andere als chaotisch.

Tatsächlich steckt hinter dem scheinbaren Chaos ein ausgeklügeltes, bestens geplantes System, das die beiden jungen Frauen stets im Blick behalten. Und dabei auch im heißesten Sommer immer einen kühlen Kopf bewahren. „Es ist unsere Aufgabe, das alles hier zu verwalten", erklären sie mit einem Lächeln. Sie nennen es ihr „Legoland" oder auch das „Labyrinth". Ihre Hilfsmittel, sich in insgesamt 15.000 Tonnen Stahl zurecht zu finden: Jeweils ein Handy, ein Laptop und ein Rundschrank mit Aktenordnern. Aber auf den greifen sie nur in den seltensten Fällen zurück.

Hinter der Arbeit steckt Methodik und in den Rechnern ein über lange Jahre entwickeltes und ausgefeiltes Lager-EDV-System, ohne welches die Abwicklung vollkommen unmöglich wäre: Jede Lieferung – und es kommen pro Tag bis zu 14 Lkw an – wird draußen von den Mitarbeitern abgehakt und in dem Wareneingang erfasst. Der nennt auch gleich die Position, wo das gute Stück abgelegt werden soll.

Den Plan erstellten die beiden Frauen im vergangenen Sommer, lange bevor sie aus der Niederlassung in Mülheim an der Ruhr in die schmucklosen Container im Hafen wechselten – und lange bevor das allererste Stück angeliefert wurde. Die einzelnen Liegeplätze richten sich danach, wann die einzelnen Bauteile in Hamm in Westfalen benötigt werden. Denn dort fügt sich das Riesenpuzzle zu zwei neuen Blöcken eines Kraftwerks zusammen. Jedes Teil wird so abgelegt, dass es schnell greifbar ist, sofern es benötigt wird.

Jeden Tag rufen die Experten auf der Baustelle ab, was sie als nächstes verbauen möchten – und die beiden Frauen müssen es ihnen dann just in time zuliefern. Der Vorteil für Hamm: Dort können sich die Kraftwerker ganz auf den Neubau konzentrieren, haben den für ihre anspruchsvolle Aufgabe erforderlichen Platz. Emina und Cristina erstellen dann die einzelnen Fuhren, drucken die erforderlichen Kommissionierungsliste aus und geben diese an die 50-köpfige Mannschaft auf dem Platz, die die Teile verladen.

So zumindest der ohnehin schon anspruchsvolle Plan. Doch nicht immer stimmt die Bezeichnung auf dem Stahlträger. Aufgrund dieser mangelhaften Bezeichnung kommt es dann leider auch zu Fehlverladungen. Und immer wieder bleibt einer der großen Transporter auch in einem der zahlreichen Staus auf den Autobahnen stecken. Oder eine „Prio-Sache" kommt rein, eine Anforderung mit absolutem Vorrang.

Cristina Serrano (links) und Emina Hodic haben von ihrem Schreibtisch aus die Logistik im Griff.

Dann ist Improvisation gefragt. Doch auch das schaffen die beiden – wenn es sein muss nicht nur auf deutsch sondern auch auf englisch. Denn Logistik ist ein internationales Geschäft, der Kraftwerksbau sowieso.

Sorgen wegen mangelnder Autorität müssen sich die beiden nicht machen: Manchmal bewegen ein strenger Augenaufschlag oder eine etwas schärfere Formulierung schon ganze Stahlberge. Doch meist kommen die beiden mit einem bittenden Blick oder einem höflichen Ton sehr viel weiter. Dass sie beide nicht nur Frauen, sondern auch noch ziemlich jung sind, nutzen sie dabei nicht aus. „Obwohl unsere Männer uns beinahe jeden Wunsch von den Lippen ablesen und wir allerbestens von allen versorgt werden", bedankt sich Emina. Gerne auch mal mit Schokolade oder einem Eis.

Genauso wie ihre Kollegin freut sie sich, dass sie trotz ihrer 23 Jahre die Chance erhielt, sich vor Ort zu beweisen. Nicht, dass sie Angst gehabt hätte, die Arbeit nicht meistern zu können. Auch in Mülheim hat sie solche Aufgaben bereits mit Bravour erledigt. „Aber das ist sehr viel abstrakter, in Mülheim sehen wir die Stahlträger nicht, reden mit den Menschen nur über Telefon." Und, so ergänzt Cristina, das Projekt in Neuss sei schon sehr anspruchsvoll. „Mehr Hektik, aber auch sehr sehr viel mehr Spaß."

Und wenn alle Stricke reißen, könnten sie auch jederzeit Michael Schenk anrufen. Der Projektleiter aus der Niederlassung Mülheim ist beinahe täglich im Hafen, spricht mit Kunden, gibt Änderungen an die Dienstleister weiter.

Doch manchmal können die Damen auch eiskalt sein: Im vergangenen Winter etwa. Da waren sie eben in Skianzügen unterwegs, das half gegen die Kälte.

Und der Winter überraschte noch mit einer anderen Besonderheit: Unter Metern von Schnee begraben war jedes Bauteil eh schwer auszumachen. Und was nicht an seinem richtigen Platz abgelegt war, blieb bis zum Tauwetter hoffnungslos verloren. Aber bei Emina und Cristina ist nichts weggekommen. Wird auch nicht.

Die Röskes säumen wieder ihren Weg

Am letzten Augustwochenende ziehen die Neusser Schützen traditionsgemäß durch die Straßen der Stadt

„Kirmes, Kirmes, du des Neussers Freud und Lust", so heißt es treffend in einem bekannten Lied. Jedes Jahr Ende August steht die ganze Stadt Kopf, wenn die Bürgerinnen und Bürger mit rund einer Million Gästen aus der ganzen Welt das größte Fest dieser Art begehen. Veranstaltet wird es traditionsgemäß vom 1823 gegründeten Neusser Bürger-Schützen-Verein. Mehr als 6500 Schützen und Musiker bilden das Regiment, das zu Ehren des Schützenkönigs zur großen Parade am Sonntag über den Markt antritt und an insgesamt vier Tagen durch die prachtvoll geschmückten Straßen zieht.

Fotos: Stadt Neuss

Die ganze Stadt zieht mit

Doch zum Fest gehört natürlich bedeutend mehr als Tausende Männer, die durch die Straßen gehen. Denn die gesamte Bevölkerung zieht bei dem ebenso festlichen wie vergnüglichen Treiben mit. Allen voran die „Nüsser Röskes". So bezeichnet man die Frauen der Schützen. Doch auch Töchter, Schwestern, Mütter sowie alle Frauen ohne aktive bessere Hälfte werden in Neuss so genannt – jedenfalls, wenn sie Schützenfest-affin sind. Die Rolle der Röskes beim Schützenfest ist alles andere als passiv: Sie unterstützen die Aktivitäten in Zug und Verein und feiern vor allem kräftig mit. Immer wieder für Gesprächsstoff sorgen auch die prächtigen Ballkleider, die viele Röskes auf den Umzügen und Bällen zur Schau stellen.

Carmen Kuhnert, amtierende Schützenkönigin, trug Tipps für Schützenfrauen zusammen. Ihren Beitrag „Die Nüsser Röskes" veröffentlichten die Neusser Heimatfreunde in dem Buch „Freut Euch des Lebens".

Nicht die einzige Besonderheit des Festes: „Wenn die Ernte ist vorüber, rauh der Wind durch Stoppeln fährt, wenn die Tage immer trüber und die Schwalb nach Süden kehrt." So beginnt eines der bekanntesten Lieder zum Neusser Bürger-Schützenfest. Wer sich für die Texte solcher „Evergreens" interessiert, wird im Internet auf der Homepage der Schützengilde fündig: Einfach mal die Rubrik „Lieder" anklicken.

Auch die Verwaltung richtet sich nach dem vielleicht nicht wichtigsten, sicher aber einem der beliebtesten Feste in Neuss: bei der „größten Tiefbaumaßnahme in diesem Jahr in Neuss", so nennt die Stadt das Vorhaben, der Floßhafenstraße einen Anschluss an den Willy-Brandt-Ring (L 137) zu geben.

Über 6000 Schützen ziehen jedes Jahr zur Freude der Bürger durch die Neusser Innenstadt.

Bauplanung angepasst

Probleme hinsichtlich des Bürger-Schützenfestes sind nicht zu befürchten, laut Stadt werden die Arbeiten keine negativen Auswirkungen auf die Feiernden haben. Die Fertigstellung ist zum Ende des Jahres 2012 geplant.

Wer zum ersten Mal das Neusser Bürger-Schützenfest besucht, zeigt sich meist ganz überwältigt von den vielen Eindrücken und den gewaltigen Dimensionen. Das Schützenfest ist eine Welt für sich – im positiven Sinn. Und dazu gehört auch, dass Besucher und Gäste herzlich aufgenommen werden und überall willkommen sind. Auf www.schuetzenfest-neuss.com/das-schuetzenfest/historie erfahren Interessenten im Internet die Hintergründe zur Entstehung des Neusser Schützenwesens.

Die Geschichte wird lebendig

„Spielen am Rheinufer: früher und heute" lautet der Titel einer Führung für Kinder am Sonntag, 24. Juli, um 15 Uhr im SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm, zu der auch Eltern und Großeltern willkommen sind. Was die Eltern und Großeltern aus ihrer Kinderzeit erzählen, lässt sich heute oft schwer nachvollziehen: Hier helfen die vielen alten Bilder, die bei dem Ausflug im SchifffahrtMuseum vorgestellt werden. Sie zeigen, wo, was und wie Kinder früher am Rhein gespielt haben.

Am Sonntag, 31. Juli, wird dann ab 15 Uhr unter dem Titel „Erst fürstlich, dann bürgerlich" die Geschichte des Schlossturms lebendig. Und am Sonntag, 7. August, startet – ebenfalls um 15 Uhr – eine besondere Stadtführung für Kinder. Treffpunkt ist das Foyer des SchifffahrtMuseums, Kostenbeitrag: 7 Euro. Anmeldung und Informationen unter der Telefonnummer (02 11) 89 94 195.

Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr, der Eintritt kostet Erwachsene 3 Euro und ist für Jugendliche bis 18 Jahre kostenlos.

Bild: Wikimedia Commons / Stefan Scheer

Kirmes erstmals über zehn Tage

Fünffach-Looping als neue Attraktion – Höhepunkt bildet Superfeuerwerk am 22. Juli

Mit einer Vielzahl von Premieren wartet die „Größte Kirmes am Rhein" gegenüber der Düsseldorfer Altstadt noch bis zum 24. Juli auf. Nicht nur, dass das beliebteste Volksfest der Landeshauptstadt bereits am Freitagmittag, 15. Juli begann – so früh, wie noch nie. Vor allem das Thema Sicherheit stand bei der Vorbereitung besonders im Vordergrund: Für den Veranstalter St. Sebastianus Schützenverein und der von ihm eigens gegründeten Veranstaltungs GmbH galt es, ein umfangreiches Sicherheitskonzept umzusetzen.

Die verschiedenen Maßnahmen schlagen für die Schützen mit erheblichen Kosten zu Buche. Dazu erhalten sie eine großzügige Unterstützung der Stadtsparkasse und der Stadt. Sie würdigt die große Bedeutung und Ausstrahlung, die das größte Sommer-Brauchtumsfest für Düsseldorf und weit darüber hinaus hat.

Ohne Schützen keine Kirmes

Die Kirmes hat ihren Ursprung natürlich beim Schützenfest. Und so stellt Schützenoberst Günther Pannenbecker fest: „Ohne Schützen keine Kirmes." Das Schützenfest bewegt sich auch in diesem Jahr im traditionellen Rahmen. Auf dem Terminplan steht neben den traditionellen Umzügen das große Feuerwerk am Freitag, 22. Juli.

Auf dem Kirmesgelände stehen für die erwarteten rund vier Millionen Besucher wieder tolle neue Attraktionen und eine Vielzahl bewährter Karussells, Vergnügungsangebote sowie Brauerei- und Verpflegungsstände bereit.

Der größte Hingucker ist sicherlich die erstmals in Düsseldorf aufgebaute Fünffach-Looping-Achterbahn. Sie weist eine Schienenlänge von 1250 Metern sowie eine Breite von 86 und eine Höhe von 38 Metern auf.

Mit „Rio Rapidos" gibt es eine neue rasante Wildwasser-Rafting-Bahn, die den wartenden Fahrgästen mit Bullaugen bereits einen Eindruck vom Fahrgefühl vermittelt. Ein Gefühl von Schnee, Wind, Feuer, Wasser und Blitzen vermittelt „The Game", umrahmt von einem kraftvollen Sound.

Ein historisches Fahrgeschäft ist mit alten Holzpfosten-Selbstfahrern vertreten. Es stammt aus dem Jahr 1950 und wurde 2010 umfangreich restauriert. Nostalgisches vermittelt auch ein venezianisches Pferdekarussell über zwei Etagen. Als Premiere stellte König auch das neue Zelt der Brauerei Schumacher vor. Mit neuer Fassade bietet es Platz für 1600 Besucher.

Große Volksfeste haben oft lange Tradition. In Düsseldorf begründete der älteste Schützenverein, der St.-Sebastianus-Schützenverein von 1316, der in Düsseldorfs ältester Stadtpfarre im Herzen der Altstadt zuhause ist, das Fest. Tradition ist, dass die Schützen anlässlich des Namenstages ihres Patrons ihr Fest feiern. Düsseldorfs Stadtpatron ist der Heilige Apollinaris, dessen Fest am 23. Juli begangen wird. Früher gehörte zu einem solchen Patronats- oder Kirchweihfest stets auch Marktgeschehen mit buntem Treiben. Daraus entwickelte sich das Kirchmess- oder Kirmestreiben, letztendlich dann die „größte" Kirmes.

Fest des Stadtpatrons

Das Vogelschießen ist seit dem 12. Jahrhundert verbürgt. Schützenfeste in größerem Umfang feiern die Sebastianer seit Anfang des 19. Jahrhunderts. Ab 1824 bot ihnen der Hofgarten eine Bühne, ab 1875 dann die angrenzende Golzheimer Insel, jener Bereich, wo heute der Ehrenhof steht. Nachdem der Rhein eingedeicht und die erste feste Straßenbrücke entstanden war, zogen die Schützen vor die Stadt: Seit 1901 finden die Feiern auf den Rheinwiesen statt.

Wer sehen möchte, was gerade los ist: Alle sechs Sekunden sendet die sogenannte Kirmes-Cam einen neuen Eindruck: Zu sehen im Internet unter www.duesseldorf.de/cam/index5.shtml.

Nacht der kulturellen Vielfalt

Mehr als 50 hochkarätige Gemälde, Aquarelle und Holzschnitte sowie herausragende Malerbücher und -mappen hinterließ die im Alter von 90 Jahren verstorbene Dr. Irmgard Feldhaus (1920-2010) dem Clemens-Sels-Museum Neuss. In einer umfassenden Hommage an die Mäzenin und ehemalige Direktorin werden vom 20. Mai bis 14. August über 160 Exponate aus ihrer Sammlung gezeigt, wobei sogar eine Auswahl aus der unendlichen Fülle der Mappenwerke und Bücher getroffen werden musste.

Den herausragenden französischen Malerbüchern widmet die Ausstellung fast eine ganze Etage: Marc Chagalls Bibel-Illustrationen und das berühmte Künstlerbuch „Jazz" von Henri Matisse sind zu sehen, aber auch Arbeiten von Fernand Léger, Maurice Denis und Aristide Maillol gingen in den Besitz des Museums über.

Das Clemens-Sels-Museum, Am Obertor, öffnet dienstags bis samstags von 11 bis 17 Uhr, sowie sonn- und feiertags von 11 bis 18 Uhr. Weitere Informationen unter der Rufnummer (0 21 31) 90 41 41.

Bild: Kulturamt Neuss / Henri Matisse

Auch das Werk „Jazz" aus dem Jahr 1947 können die Besucher des Clemens-Sels-Mseums noch bis 14. August bewundern.

Gemeinsamer Auftritt beeindruckte Besucher

Äußerst zufrieden zeigten sich die Mitaussteller der Neuss Düsseldorfer Häfen auf der diesjährigen ‚transport logistic'-Messe.
Sie freuten sich nicht nur über die zahlreichen und interessierten Besucher, sondern auch über die vielen interessanten Gespräche, die sie mit ihnen führen konnten. Kontakte, die in dem einen oder anderen Fall sogar der Anfang von vielversprechenden neuen Geschäftsverbindungen bilden.

Neue Geschäfte und Kontakte

‚Transport logistic' in München war für die Neusser und Düsseldorfer wieder Heimspiel

„Gute Ideen, spitze umgesetzt und ein hervorragender Service", freute sich Wolfgang Clauß, Geschäftsführer der Autoterminal Neuss GmbH & Co. KG (ATN) über den Stand der NDH. Und so positiv wie das Ambiente liefen bei ihm auch die Gespräche: „Diverse Geschäftsanbahnungen haben stattgefunden, die wir jetzt weiter verfolgen. Zudem konnten wir eine erfreuliche und deutliche Erweiterung des Netzwerkes erreichen. Insofern kann ich nur eine durch und durch positive Bilanz ziehen."

„Hätten wir alle Personen besuchen müssen, mit denen wir auf der Messe gesprochen haben, wäre ich mindestens sechs Wochen unterwegs gewesen", erzählt Günter Haberland, Geschäftsführer der M. Zietzschmann GmbH & Co. KG aus Neuss. Dass er nach den fünf durchaus anstrengenden Tagen eine positive Bilanz der weltweiten Leitmesse für Logistik zieht, liegt zum einen an der Anzahl der geführten Gespräche zum anderen an den vielen neuen Begegnungen: „Wir hatten deutlich mehr Kontakte als 2009 – aber das war ja auch mitten in der Krise." Vor allem aber ergab sich für Haberland ein ganz konkretes und kurzfristiges Geschäft, von dem er und sein Team nie erfahren hätten, wären sie nicht nach München gefahren: „Es war ein reiner Zufall – aber immerhin. Dieses Geschäft läuft jetzt und erfreulicherweise sogar mit einer guten Marge für uns."

Wissen, wo die Musik spielt: Die NDH geben auch mal den Ton an.

Haberland war zudem nicht nur als Geschäftsführer unterwegs. Auf verschiedenen Veranstaltungen des Landes NRW und des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen warb er in seiner Funktion als Vorsitzender des Ausschusses Binnenschifffahrtsspedition im DSLV für das leistungsfähige und umweltfreundliche Verkehrssystem Wasserstraße und die multimodalen Drehkreuze Hafen.
Besonders erfreute ihn, dass der Aufschwung der deutschen Wirtschaft auch in der Logistik-Branche angekommen ist. „Alle Gesprächspartner, mit denen wir Kontakt hatten, waren auf dem Weg nach oben – dabei selbstverständlich unterschiedlich weit. Der Optimismus war mit Händen zu greifen, die Stimmung logischerweise ganz anders als 2009."
Besonders bedankt sich der Düsseldorfer für den gemeinsamen Auftritt, den Messestand und die Betreuung vor Ort bei der Mannschaft der NDH. Und so steht für ihn außer Frage: „Selbstverständlich werden wir uns auch beim nächsten Mal beteiligen."

Trend „green logistics"

Hochschule Neuss steht in engem Kontakt mit den Unternehmen

Die Logistik befindet sich wieder im Aufschwung und ganz vorne die Binnenschifffahrt und damit auch die Häfen", fasst Stephan Schmidt, Geschäftsführer der Duisburger EWT Schifffahrtsgesellschaft, seine Eindrücke von den zahlreichen Gesprächen am NDH-Messestand zusammen.
Vor allem das Thema „green logistic", also umweltfreundliche Transporte, sei nach wie vor in aller Munde und habe sich zu einem der großen Trends für die kommenden Jahre entwickelt. Sehr zur Freude des Logistikers: „Wir stehen mit dem Leistungsmerkmal Binnenschiff eindeutig an der Topposition."

Er machte zudem aus, dass künftig nicht nur die reine Leistung gefragt sein wird, sondern die Entwicklung und Durchführung komplexer Logistiksysteme unter der Einbeziehung des Binnenschiffes: zum einen um Kosten zu sparen, zum anderen aber auch um die Umwelt nachweisbar und nachhaltig zu schonen. Aufgaben, so bemerkt er erfreut, auf die die Mitarbeiter der EWT nicht nur am Standort im Düsseldorfer Hafen hervorragend vorbereitet seien.
Zudem, so betont Schmidt, sei die ‚transport logistic' mehr denn je für jeden Logistiker eine Pflicht: „Fern zu bleiben, wäre das völlig falsche Signal. Zumal ich auch beinahe alle meiner Geschäftspartner hier treffen kann – was sonst viele Wochen erfordern würde."
Auch die Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft bewertet den Verlauf der Messe „transport logistic 2011" durchweg positiv. Die Mitarbeiter konnten in vielen Gesprächen vor allen Dingen die zunehmende Bedeutung der Hochschule erkennen. Das Angebot des dualen und des berufsbegleitenden Studiums mit unterschiedlichen Schwerpunkten aus Logistik und Handel wird zunehmend interessanter für Unternehmen. Dieses gilt nicht nur für große Konzerne, sondern wird auch für den Mittelstand immer attraktiver.

Ein starker Auftritt im Team

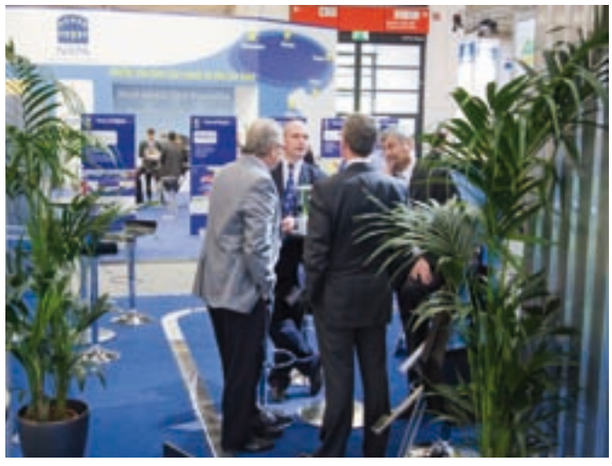
Zum zweiten Mal präsentierte sich der Rheinhafen Krefeld als Mitaussteller am Stand der Neuss Düsseldorfer Häfen während der ‚transport logistic' in der bayerischen Landeshauptstadt. „Mit einem Messestand wird man bei Kunden und Partnern viel besser wahrgenommen, zudem haben wir so mehr Möglichkeiten, unsere Projekte in Krefeld einem breiten Fachpublikum vorzustellen", lautet das Fazit von Mit-Geschäftsführerin Elisabeth Lehnen zur gelungenen Veranstaltung in München.

Für ihren Mitgeschäftsführer Rainer Schäfer waren vor allem die Gespräche mit den zahlreichen Logistikern interessant. „Gerade bei Projektladungen und im kombinierten Verkehr haben wir in Krefeld noch Potenziale, die wir mit neuen Partnern gestalten wollen", freut sich Schäfer über die große Resonanz des Fachpublikums. Auf das besondere Interesse der Mitarbeiter stießen zudem die zahlreichen Diskussionsveranstaltungen und Vorträge, die das Messeprogramm abrundeten.

Qualität und Quantität

Stimmung der Fachbesucher begeisterte auch die Aussteller am NDH-Stand – Ambrogio GmbH legt Wert auf faire Partnerschaft

„Wir sind seit 20 Jahren auf der ‚transport logistic' und hatten in diesem Jahr unsere besten Besuche, sowohl was die Quantität als auch was die Qualität der Gespräche angeht – und das auf allen unseren europäischen Relationen." Dass er und seine Mitarbeiter sich bei dem teilweise schweißtreibenden Messerummel durchaus wohlfühlten, war Siegfried Wendland, Geschäftsführer der deutschen Niederlassungen der Ambrogio GmbH, in München anzusehen.



Die Mitgereisten führten zahlreiche interessante Gespräche.

Dabei führt Wendland die beobachtete gute Stimmung nicht nur auf den NDH-Stand und die überzeugenden Serviceleistungen von Ambrogio zurück: „Für mich war die ganze Atmosphäre auf der Messe ein Zeichen, dass die Wirtschaft wieder boomt und der Aufschwung in verschiedenen Bereichen zu einer spürbaren Minderung der Ladekapazitäten geführt hat. Wir hatten spezielle Situationen bei Verkehren mit Südeuropa, wo wir auftragsmäßig sogar ein wenig bremsen mussten, um nicht Gefahr zu laufen, eine Unpaarigkeit zu implizieren", berichtet er.

Zudem erfuhr Wendland mit seinem Messeteam, dass Anbieter mit freien Kapazitäten und guter Qualität auch über den Preis sprechen dürfen, „wobei wir nicht vermessen sind und die Situation unangemessen ausnutzen würden. Wir wollen keinen schnellen, sondern einen kontinuierlichen Euro verdienen." Und dazu sei ein partnerschaftliches Miteinander aller Beteiligten absolute Grundvoraussetzung.

Unter dem Strich bedeutet das für die Ambrogio-Mannschaft, dass sie bereits im Januar die Konditionen für die angebotenen Leistungen dem Kostenniveau anpassen konnte. Obwohl auch die Neusser noch von den Tarifen des Jahres 2008 entfernt sind. Es sei aber diese Fairness im gegenseitigen Miteinander sowie der gute und maßgeschneiderte Service für die Kunden, die die Anpassung der Preise und den derzeitigen Erfolg erst möglich gemacht hätten, bringt Wendland die beiden Erfolgsfaktoren auf den Punkt.

Faktoren, die sicherlich auch helfen werden, nicht nur die bestehenden Partnerschaften langfristig zu sichern, sondern auch die sich eventuell aus der Messe ergebenden Verkehre zu aller Zufriedenheit auf den Schienenweg zu bringen.

Entsprechend freut sich Wendland schon heute auf die nächste Messe in zwei Jahren, wo die Fachleute von Ambrogio „mit ziemlicher Sicherheit" wieder mit dabei sein werden.

Verbindungen überzeugen

Quirinus-Express erregte das Interesse der Messebesucher

Sehr zufrieden mit der ‚transport logistic' ist auch Karsten Scheidhauer. Der Neusser war mit seinen Teams gleich zweifach auf der Messe vertreten: Der Mit-Geschäftsführer des Terminals Neuss Trimodal vertrat als Geschäftsführer auch das Unternehmen Optimodal.

Er stellte fest, dass neben dem Binnenschiff auch die Schiene nicht nur von dem wirtschaftlichen Aufschwung, sondern auch von der immer deutlicher und immer fundierter geführten Umwelt-Diskussion profitieren könne.

So stieß der unter anderem der „Quirinus-Express", der nach dem Schutzheiligen von Neuss benannt ist, und den beide Unternehmen gemeinsam auf die Strecke bringen, auf das besondere Interesse der Messebesucher.

Scheidhauer plädiert für einen flexiblen Einsatz der unterschiedlichen Verkehrsträger je nach Situation und besonderen Anforderungen von Fracht und Kunden: „Optimodal ist bisher erfolgreich darum bemüht, Containertransporte von der Straße auf den Zug zu verlagern und ist stolz darauf, auch mit namhaften Barge-Operateuren zu kooperieren. Schiffe, die Neuss sonst passieren, werden von Optimodal als zuverlässige Ergänzung zum ‚Quirinus-Express' eingesetzt und bedienen Neuss." Nicht zuletzt, weil auch der Standort Hafen mit seinen zahlreichen Möglichkeiten als multimodale Drehscheibe inzwischen deutlicher Bekanntheit nicht nur national sondern auch international erfreue. Und zudem auch wieder mit dem Stand auf der Messe eine hervorragende Visitenkarte abgegeben habe.

Aus den Gesprächen ergaben sich viele neue Kontakte.

Verband startet durch

BÖB begeisterte auf Münchener Messe mit neuem Leitbild

Mit mehr als 50 Mitausstellern im Schlepptau, einem neuen Kommunikationskonzept sowie einem überarbeiteten Messestand stellte sich der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) den Besuchern der ‚transport logistic' vor. Den Gästen wie der Presse stellte BÖB-Präsident Rainer Schäfer die neue Kampagne bei einer kurzen Pressekonferenz zum Messebeginn vor. Sie verfolgt das Ziel, die Öffentlichkeit auf die Bedeutung eines Binnenhafens für ganze Regionen aufmerksam zu machen und Logistiker in ihrer Entscheidung zur Nutzung des Verkehrsknotenpunktes zu unterstützen. Das neue Konzept solle als Denkanstoß für alle Beteiligten gelten, so Schäfer, wenn es um Themen rund um den Hafen in der Region gehe. „Binnenhäfen wurden in der Vergangenheit oft als Stiefkind angesehen und sind daher ihrer zentralen Rolle als Verteil- und Versorgungs-Knotenpunkt für ganze Regionen nicht gerecht geworden. Das wollen wir ändern."

Gemeinsam kommunizieren

Ziel ist, die Bedeutung des Verbandes und seiner Mitgliedshäfen nachhaltig in der öffentlichen Wahrnehmung zu verankern und zu stärken. Ein weiterer wichtiger Punkt dieser Imagekampagne: die Aufmerksamkeit auf das System Wasserstraße und Häfen in der Öffentlichkeit zu intensivieren und Entscheidungen für die Nutzung des Verkehrsträgers zu unterstützen. „Unsere Standorte sorgen für Tausende von Arbeitsplätzen und sind Motor für die wirtschaftliche Entwicklung in den Regionen."

Anschließend stellte Prof. Heike Flämig von der Technischen Universität Hamburg-Harburg erstmals Ergebnisse aus dem Projekt „Binnen_Land" vor. Eine Arbeitsgruppe entwickelte mit Unterstützung des BÖB im Rahmen des Projekts unter anderem potenzielle Bausteine einer zukunftsfähigen Kommunikationsstrategie. Darunter auch das Dialogbild, das in der neuen Imagekampagne eine tragende Rolle spielt.

Die Analyse der Kommunikationsstrategien der einzelnen Häfen aber auch der nationalen und europäischen Verbände, so das Urteil der Wissenschaftler, ergab deutliche Potenziale für eine verbesserte Wahrnehmung der Binnenhäfen.

„Um der Binnenschifffahrt vor allem auf politischer Ebene ein stärkeres Gewicht zu verleihen, ist von grundlegender Bedeutung, inwieweit es gelingt, eine klare Ansprache durch eine übersichtliche Struktur der Verbandslandschaft sowie durch eine abgestimmte Kommunikationsstrategie der Verbände zu erreichen", so Flämig.

Umfassendes Hafenverzeichnis

Betreiber und Unternehmen der öffentlichen Binnenhäfen stellen sich im Internet vor

Häfen sind leistungsstark, vielseitig und immer in der Nähe der Menschen. Doch bislang fehlte ein umfassendes Kompendium, das die Leistungsfähigkeit des Systems Wasserstraße in Deutschland in seiner Gesamtheit aufzeigt und die Binnenhäfen als multimodale Knotenpunkte als Gesamtschau darstellt. Dieser Missstand hat nun ein Ende: Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) schaltete zur Messe „transport logistic" die Internetseite www.hafenindex.de live.

Offizieller Startschuss für das neue Verzeichnis der Binnenhäfen im Internet.

Möglichkeiten aufzeigen

Ziel von Hafenindex.de und der zugrunde liegenden Datenbank ist, die erstaunliche und beeindruckende Gesamtperspektive abzubilden. Es geht um ein Standardwerk, das alle logistischen Kapazitäten an den deutschen Binnenhäfen umfasst – die Kapazitäten der Häfen selbst und die aller in der Hafenlogistik aktiven Logistikdienstleister.

Datenbank und Hafenindex verfolgen ein Ziel: die Verlagerung von Gütern von der Straße auf Wasserstraße und (Hafen-)Bahn. Deshalb wird die Datenbank nutzerorientiert aufgebaut: Im Internet-Auskunftssystem kann der Interessent unter www.hafenindex.de über verschiedene Parameter, wie zum Beispiel Wasserstraße, Verladeeinrichtungen und anderes, die für seine Anforderungen geeigneten Häfen finden, und erhält die erforderlichen Kontaktinformationen der Anbieter.

Dank öffentlicher Fördermittel bleibt die Nutzung von hafenindex.de dauerhaft kostenfrei. Dies gilt sowohl für Einträge in die Datenbank durch Häfen und der an der Hafenlogistik beteiligten Anrainer-Unternehmen, als auch für die Nutzung der Logistik-Plattform durch Interessenten an Leistungen im trimodalen Verkehrsverbund aus Wasserstraße, Bahn und Straße.

Kapazitäten darstellen

Das Projekt ist öffentlich gefördert mit Mitteln des Bundeswirtschaftsministeriums. So entstand ein Standardwerk, das alle logistischen Kapazitäten an den deutschen Häfen darstellen wird – die Kapazitäten der Häfen selbst und die Kapazitäten aller an der Hafenlogistik beteiligten Anrainer-Unternehmen.

Über Hafenprofile bei hafenindex.de können die beteiligten Häfen ihre Rahmendaten erfassen und in der Datenbank hinterlegen. Sie sind passwortgeschützt und nur vom jeweiligen Hafen zu bearbeiten.

Die ansässigen Dienstleister und Anrainer können sich an ihr entsprechende Hafenunternehmen wenden, um ihre Daten im Verzeichnis eintragen zu lassen.

Foto: Wikimedia Commons/Arnoldius

Vier Ämter betreuen Wasserstraße

Der Dortmund-Ems-Kanal ist der älteste westdeutsche Kanal – Verbindung zu den Seehäfen im Norden und der Hauptstadt Berlin – sehenswerte Ausstellung im Hebewerk

Der Dortmund-Ems-Kanal (DEK) verbindet Dortmund mit dem Seehafen Emden. Er verläuft vom Ruhrgebiet aus zunächst in nordwestliche Richtung und schwenkt bei Datteln nach Norden. Bei Gleesen trifft er dann zum ersten Mal auf die Ems. Bereits nach zwei Kilometern verlässt er sie jedoch wieder, zieht vorbei an Lingen bis Meppen. Dort, am Zusammenfluss von Hase und Ems, wird der DEK endgültig Bestandteil der Ems. Von jetzt an beeinflussen Strömung, Hochwasser und enge Flusskrümmungen die Schifffahrt.
Auf seinem Weg von Dortmund bis zur tidebeeinflussten Ems in Herbrum überwinden 15 Schleusen rund 70 Meter Höhenunterschied. Ab Papenburg, nach genau 225,80 Kilometern, beginnt die Seeschifffahrtsstraße Ems.
Die Wasserstraße ermöglicht weitere Verbindungen: Über den Rhein-Herne-Kanal sowie den Wesel-Datteln-Kanal und die norddeutschen Wasserstraßen stellt der DEK die Verbindung zwischen dem Rheinstromgebiet und den Seehäfen Bremen und Hamburg sowie den Berliner Wasserstraßen her. Heute bildet vor allem in der Südstrecke des Dortmund-Ems-Kanals der Abschnitt zwischen Datteln und Bevergern ein wichtiges Bindeglied für den Verkehr in der West-Ost-Wasserstraßenmagistrale, der Rhein-Weser-Elbe-Berlin-Verbindung. Die Strecke passieren jährlich etwa 23.000 Schiffe mit 13 Millionen Tonnen Fracht. Tendenz steigend, weshalb der Kanal auf diesem Streckenabschnitt ausgebaut wird – für Großmotorgüterschiffe mit 110 Metern Länge und 11,40 Metern Breite sowie 2,80 Meter Tiefgang und einer Tragfähigkeit von bis zu 2100 Tonnen. Auch bis zu 185 Meter lange Schubverbände mit einer Tragfähigkeit von bis zu 3.700 Tonnen sollen dann den Kanal nutzen können.
Die Verwaltung der Wasserstraße teilen sich die Wasser- und Schifffahrtsämter Duisburg-Meiderich, Rheine, Meppen und Emden. Eine Besonderheit entlang der Strecke bildet das Schiffshebewerk Henrichenburg: Neben dem Neubau aus dem Jahre 1962 besteht auch die alte Konstruktion weiter. Hier ist heute ein sehenswerter Standort des Westfälischen Landesmuseums für Industriekultur zu sehen. Neben der historischen Maschinenhalle gehört dazu eine beeindruckende Sammlung schwimmender Arbeitsgeräte und historischer Schiffe im Vorhafen vor Anker gegangen.

Antwort auf englische Konkurrenz

Ruhrgebietsstädte machten sich aus unterschiedlichen Gründen für das Bauwerk stark

Ein Dortmunder Kanalkomitee, das 1856 eine Denkschrift zum Bau eines Rhein-Weser-Elbe-Kanals veröffentlichte, steht am Anfang der Geschichte des Dortmund-Ems-Kanals. Im Bau künstlicher Wasserstraßen sahen die Mitglieder eine notwendige Ergänzung zur Eisenbahn. Von einem Kanal versprachen sie sich durch die Erschließung des Norddeutschen und des Berliner Marktes eine Lösung ihrer Absatzprobleme bei Kohle.
Schon damals auch eine Antwort auf die erste Globalisierung: Durch geringere Frachtkosten glaubte man, mit der englischen Kohle konkurrieren zu können.
Nicht überall jedoch stieß das Projekt auf Begeisterung: Wenig Interesse oder auch Ablehnung zeigte die Eisenindustrie, denn ihr Wachstum war auf das Engste mit einem weiteren Ausbau der Eisenbahn verbunden.
Neben dem Dortmunder entstand bald ein Essener Komitee, allerdings mit anderen Vorstellungen über den Kanalverlauf. Die „Dortmunder" fanden durch die Berücksichtigung der Ruhr und der Hellweg-Städte die Unterstützung vieler Lokalkomitees. An der gegensätzlichen Interessenlage und am Finanzierungsproblem scheiterte schließlich die Realisierung. 1877 forderte eine Denkschrift des preußischen Handelsministeriums unter anderem den Bau des Rhein-Weser-Kanals. Dahinter stand der Wunsch, über die Verstaatlichung der Eisenbahn und eine aktive Kanalpolitik dem Staat die Möglichkeit zu schaffen, in das krisenhafte Wirtschaftsgeschehen einzugreifen.

Foto: Wikimedia Commons/Gerd W. Schmölter

Malerisch passt sich der Kanal in die Landschaft ein.

Angesichts der hohen Kosten verlegte sich die Regierung auf die Taktik, den Dortmund-Ems-Kanal als erstes Teilstück ihrer größeren Kanalprojekte bauen zu lassen. Die erste Vorlage von 1882 scheiterte unter der Begründung der einseitigen Bevorteilung des Ruhrreviers. Die erneute Vorlage, gekoppelt mit Flussregulierungen in Schlesien, fand 1886 die Zustimmung des Landtags.
Mit dem Bau des Dortmund-Ems-Kanals wurde 1892 begonnen. Im August 1899 konnte der Kaiser Wilhelm II. höchstpersönlich das Bauwerk nach der – unter heutigen Verhältnissen nicht mehr wiederholbaren – kurzen Bauzeit von sieben Jahren – am Schiffshebewerk Henrichenburg feierlich eröffnen in Verbindung mit der anschließenden Einweihung des Dortmunder Hafens.

Kein Ausbaustopp an Wasserstraßen

Bundesverband fordert Neubewertung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen

Für den vorgesehenen Stopp zahlreicher Ausbauprojekte an deutschen Flüssen und Kanälen liefere das Bundesverkehrsministerium keine ausreichende wissenschaftliche Grundlage. Dieser Meinung ist der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB). Eine alleinige Orientierung an der voraussichtlichen Jahresgütermenge auf Grundlage unveröffentlichter und daher nicht nachprüfbarer Prognosen werde dem Potenzial der Schifffahrt nicht gerecht, so Geschäftsführer Jens Schwanen in einer Stellungnahme. „Die Fahrgastschifffahrt – mit ihren rund 17 Millionen Passagieren pro Jahr ein erheblicher Tourismus- und Wirtschaftsfaktor in Deutschland – wird in der vorgeschlagenen Netzneustrukturierung gar nicht berücksichtigt. Die vorgenommene Bildung von Netzkategorien wirkt willkürlich, sorgt für Planungsunsicherheit und beschneidet die Binnenschifffahrt in ihrer Zukunftsfähigkeit."

Um die Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt zu erhalten, fordert der BDB dringend Investitionen.

Auf diese Sachverhalte wies der BDB auch am 29. Juni 2011 vor dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags in einer Expertenanhörung hin.

Vorgeschlagen wurde deshalb, diese Strategie aufzugeben. Eine neue Bewertungsmethodik für zukünftige Infrastrukturvorhaben sollte vielmehr in der gebotenen wissenschaftlichen Gründlichkeit für sämtliche Verkehrsträger zum Gegenstand der Erarbeitung des nächsten Bundesverkehrswegeplans gemacht werden. Er soll 2015 vorgelegt werden. Betroffene Wirtschaftszweige seien, so der Verband, dabei ebenso frühzeitig zu beteiligen wie die Bundesländer. Der Gesetzgeber sei aufgefordert, zeitgleich ein Ausbaugesetz für die Wasserstraßen analog zu entsprechenden Gesetzen für Fernstraße und Schiene zu schaffen und alternative Finanzierungsquellen zu prüfen. Es sei zwar auch nach Ansicht des BDB richtig, dass Investitionen in die Infrastruktur sämtlicher Verkehrsträger dort getätigt werden sollten, wo der verkehrliche Bedarf am Höchsten, der volkswirtschaftliche Nutzen am Größten und aufgrund jahrelanger Unterfinanzierung die Erhaltungsnotwendigkeit am Dringendsten ist. Dieser Ansatz sei jedoch nicht neu, sondern entspreche bei den Wasserstraßen der Investitionspolitik der vergangenen Jahre. So gingen laut Investitionsrahmenplan im Zeitraum von 2007 bis 2010 bereits 80 Prozent der Investitionen nicht in den Ausbau, sondern in den Erhalt der Wasserstraßen. Kernproblem stelle die jahrzehntelange Unterfinanzierung dar, die sich nun auf einen jährlichen Fehlbetrag von 500 Millionen Euro aufgebaut habe. Verschärft werde das Problem der Unterfinanzierung durch zahlreiche Zusatzaufgaben in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Hierfür seien aber seitens des Bundes nie mehr Mittel zur Verfügung gestellt worden.

Bevor das Bundesverkehrsministerium einen de facto endgültigen Ausbaustopp über weite Teile des Wasserstraßennetzes verhänge, sollte es – wenn es die Zukunft der Verkehrspolitik in geschlossenen Finanzierungskreisläufen sieht – nach zusätzlichen Finanzierungsquellen suchen, zum Beispiel durch eine konsequente Einbeziehung sämtlicher Nutzer der Wasserstraßen in die Infrastrukturfinanzierung.

Politik stützt Schifffahrt

Umweltfreundlichkeit wird auch im Verkehr immer wichtiger

„Wenn man in und aus dem Ballungszentrum NRW mehr Güter bewegen will und nur eine überschaubare Infrastruktur hat, bedeutet das, dass man alle Verkehrswege und damit natürlich auch die Wasserstraßen nutzen muss." Klare Worte fand der nordrhein-westfälische Staatssekretär Dr. Günther Horzetzky während einer Diskussionsrunde auf der diesjährigen ‚transport logistic' in München. Es war nicht die einzige Veranstaltung, die ganz im Zeichen der „green logistics" stand. Ein Zeichen, dass das Thema umweltfreundlicher und nachhaltiger Transporte immer wichtiger wird. Aber

auch das klare Bekenntnis der Landesregierung, dass sie angetreten sei, nachhaltiger zu handeln. „Und da bietet sich die Binnenschifffahrt einfach an", stellte der Staatssekretär klar. Allerdings bemängelte er im gleichen Atemzug, dass die guten Voraussetzungen, die die 21 öffentliche Häfen bieten, nicht in dem Maße ausgenutzt würden, wie es sich Politik und Landesverwaltung vorstellten. Neben der Wasserstraße erneuerte er das Bekenntnis der Landespolitik zu den Schienenverbindungen wie der Betuwe-Linie.

Derzeit würden noch 70 bis 80 Prozent des Stellenangebots für Speditionskaufleute und verwandte Berufe im Lkw-Sektor liegen, gab Günter Haberland, Geschäftsführer der Firma Zietzschmann in Neuss und Vorsitzender des Ausschusses Binnenschifffahrtsspedition im DSLV, zu bedenken. Entsprechend sei das Denken in Lkw-Einheiten noch weit verbreitet. „Und man muss auch einmal selbstkritisch fragen, was wir getan haben, um das zu ändern", so seine Aufforderung. Dass das Shortseashipping Inland Waterway Promotion Center Berufsschullehrer einlade, um auf die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt hinzuweisen, sei ein wichtiger Schritt. Er zeigte sich zuversichtlich, dass sich das Thema „green logistics" von der Kundenseite aus nach und nach auch auf die Speditionen auswirken werde. „Und daher ist dann der richtige Weg zur Binnenschifffahrt vorgegeben."

Auch Dr. Peter Langenbach, Mitglied der Geschäftsführung der Hülskens AG und Vorsitzender DSVK im BDI, Bereich Binnenschifffahrt, bescheinigte den Verladern, dass es ihnen im Grunde egal sei, welchen Verkehrsweg die Güter nehmen. Sie müssten eben nur effektiv transportiert werden. Bei seinem Unternehmen sehe man Binnenschiffe und –häfen immer als wichtigen Teil der logistischen Kette.

Eiskalte Tipps für die heißen Tage

Stadtwerke Düsseldorf unterstützen dabei, Umwelt und Portemonnaie zu schonen

Gerade wenn es draußen immer wärmer wird, gilt es, einen kühlen Kopf in Sachen Energieverbrauch zu bewahren. Wer ein paar einfache Regeln beachte, könne unter Umständen viel Geld sparen, erklärt Marc-André Müller, Leiter der Energieberatung bei der Stadtwerke Düsseldorf AG. Geld, so der Fachmann, das sich lieber in ein leckeres Eis oder einen zusätzlichen Urlaubstag investieren lasse.

Das Sparen beginnt schon bei der Ausstattung der Küchenutensilien, ganz besonders dem in diesen Tagen extrem geforderten Kühlschrank. So ist heute die Geräteklasse A Schnee von gestern. „Es sollte A+ oder A++ sein", empfiehlt der Experte. Zumal ab Herbst sogar Geräte mit einem neuen Effizienz-Label auf dem Markt kommen, die dann der Klasse A+++ entsprechen.

Je besser die Klasse, desto geringer der Verbrauch, also auch die monatliche Stromrechnung. Wie viel geringer, rechnen im Zweifel die Fachleute in der Energieberatung der Stadtwerke genau aus. Sie unterstützen im Übrigen auch bei der Anschaffung der Geräte. Regelmäßig bieten die Stadtwerke im Kundenjournal Förderaktionen an.

Foto: Stadtwerke Düsseldorf

Eine gute Beratung hilft, später unnütze Kosten zu vermeiden, wenn man gerne kühl bleiben möchte.

Generell lautet Müllers Empfehlung, bei der Anschaffung nicht nur auf den Preis, sondern auch auf den Verbrauch, sprich die monatlichen Folgekosten zu achten. Erst die Summe beider Zahlen gebe tatsächlich an, wie groß die Belastung für das Portemonnaie am Ende der Tage wirklich ist.

Doch auch die positivste Energiebilanz des effizientesten Gerätes kann falsches Verhalten wieder ruinieren. So rät Müller, die Tür gerade an heißen Tagen nur ganz kurz zu öffnen. „Der Kühlschrank hat es in den heißen Tagen richtig schwer. Am Besten wäre es, sich vorher zu überlegen, was man möchte." Denn beim Öffnen der Tür fällt die kalte Luft im wahrsten Sinne des Wortes aus dem Kühlschrank. Das hat weniger mit der Schwerkraft zu tun, sondern mit der Thermik: Während warme Luft in die Höhe steigt, sinkt kühlere Luft nach unten. Je größer der Unterschied, desto schneller die Bewegung.

Wer die Möglichkeit hat, sollte Tiefkühlschränke möglichst im Keller aufstellen. Denn dort ist die Raumtemperatur niedriger, was je nach Gerätetyp Einsparungen von bis zu 20 Prozent bedeuten kann.

Ein weiterer Trick: Warme Dinge wie frisch gekochte Suppen, Wasserflaschen vom Balkon oder Bier aus dem Kofferraum nicht direkt in den Kühlschrank stellen (was mitunter auch das Glas vor extreme Belastungsproben stellt), sondern zunächst an einem geeigneten Ort langsam runter kühlen. Etwa im Keller – neben die Kühltruhe.

Übrigens: Wenn sich das Quecksilber der 40-Grad-Marke nähert, ist es im Umkehrschluss nicht erforderlich, Kühlgeräte ebenfalls anzupassen. Generell reichen Sommer wie Winters im Kühlschrank 6 bis 7 Grad. „Geringere Werte machen auch für den Kopfsalat keinen Unterschied", so Müller. Für den Tiefkühlbereich empfiehlt er minus 18 Grad.

Vehement rät er übrigens von Großgeräten mit Eiswürfelmacher, Fernseher und anderem Schnickschnack ab. Bei ihnen liege der Verbrauch teilweise um ein Vielfaches höher als bei „normalen" Geräten.

Weitere Infos, noch mehr Tipps und bei Bedarf auch Messgeräte halten die Stadtwerke Düsseldorf für ihre Kunden in der Zentrale am Höherweg 100 sowie im Internet unter www.swd-ag.de/privatkunden/energieberatung/index.php bereit.

Ein seltener Bewohner des Waldes

Im Staatenverbund stark: Die Große Kerbameise ist das „Insekt des Jahres 2011"

Sieben bis acht Millimeter misst die Große Kerbameise. Sie tritt nie einzeln auf und wäre alleine auch gar nicht überlebensfähig, denn wie alle Ameisen bildet die Große Kerbameise Staaten, die bei ihr riesig sind mit mehreren hunderttausend Artgenossen. Mit der Wahl dieser Ameise will das Kuratorium Insekt des Jahres auf eine besonders geschützte Art aufmerksam machen, die gefährdet ist und deren Ameisenhaufen nicht gestört werden dürfen.

Die Große Kerbameisen (Formica exsecta) und alle anderen Waldameisen stechen nicht – egal, was der Volksmund ihnen unterstellt. Sie haben keinen Stachel. Feinde werden mit den kräftigen, gezähnten Mundwerkzeugen gebissen. Dann spritzen sie aus einer Giftblase am Hinterleib Ameisensäure in die Wunde: Das wirkt wie ein Stich.

Foto: Wikimedia Commons/Dagmar Struss

Sie ist selten, nützlich und Insekt des Jahres: die Kerbameise.

Kopf und Hinterleib der Großen Kerbameise sind braunschwarz gefärbt. Die für Ameisen so typische Taille ist auffallend rot und durch das stielartige erste Segment des Hinterleibs besonders lang. Hier befindet sich eine aufrechte Schuppe, die eingekerbt ist, daher der Name der Ameise. Auch am Kopf liegt hinten eine Delle, an der die Kerbameise gut zu erkennen ist.

Menschen sehen in der Regel die flügellosen Arbeiterinnen. Die männlichen Tiere leben sehr kurz und haben ausschließlich die Aufgabe, die Königinnen auf einem Hochzeitsflug zu befruchten, was nur einmal in ihrem Leben passiert. Fliegen die Königinnen nicht zum Nest zurück, sondern gründen einen neuen Staat, so ziehen sie in Nester weniger aggressiver Ameisenarten ein und versklaven sie. Die fremden Arbeiterinnen ziehen die erste Brut auf.

Königinnen können zwanzig Jahre alt werden. Deren spezieller Duft markiert alle Mitglieder eines Ameisenstaates und hält ihn zusammen. Mit Geruchsstoffen markieren die Ameisen auch ihre Wege, sodass der Bau oder die Nahrungsquelle leichter zu finden sind. Ameisen betasten sich, wenn sie aufeinanderstoßen, und riechen dann, ob sie zum gleichen Staat gehören.

Europas sauberstes Schiff

HummelEnergie aus Neuss entwickelt Katalysatoren für Tanker

Die HummelEnergie Systeme GmbH (HES) aus Neuss rüstete das unter niederländischer Flagge fahrende Tank-Binnenschiff „Amulet" mit einem modifizierten Abgasreinigungssystem aus, dem sogenannten SCRT (Selective Catalytic Reduction Technology). Das 135 Meter lange Schiff ist damit nicht nur das erste dieselelektrisch angetriebene Tankschiff im Rheingebiet, sondern auch das derzeit schadstoffärmste seiner Klasse in ganz Europa.

Mit der Unterstützung der Neusser HummelEnergie Systeme ist das Tankschiff „Amulet" das derzeit schadstoffärmste in Europa.

Reduktion um fast 70 Prozent

Das System reduzierte den Ausstoß von Stickoxiden der vier je circa 500 Kilowatt starken Dieselmotoren um rund 67 Prozent. Dies Ergebnis ist vergleichbar mit einer Unterschreitung der Euro-5-Norm für schwere Diesel-Nutzfahrzeuge um 70 Prozent. Noch entscheidender bei Dieselmaschinen ist die durch Ruß verursachte Trübung des Abgases, der sogenannte k-Wert. Bei der „Amulet" wurde ein Trübungswert von nur 0,05 (der derzeit zugelassene Höchstwert liegt bei 2,5) ermittelt, welcher bereits heute die Euro-6-Norm erfüllen würde. Die Messungen führte ein unabhängiger Partner durch, der TÜV Rheinland.

Bei der Konstruktion und dem Einbau der Abgasreinigungsanlage konnte HES auf ihre Erfahrungen als Hersteller und Betreiber von umweltfreundlichen Blockheizkraftwerken zurückgreifen. Aufgrund der niedrigen Emissionswerte der eigenen Motoren erregte der Neusser Kraftwerksbetreiber bereits vor zwei Jahren große Aufmerksamkeit. Das Basissystem des Katalysators wurde adaptiert und für die besonderen Anforderungen eines im internationalen Gewässer tätigen Tankschiffs umgerüstet und individuell angepasst. Unter der Leitung des technischen Geschäftsführers der HES, Jochen M. Lippert, verbauten die Ingenieure die gesamte Anlage in zwei Stahlcontainern über dem Maschinenraum. Besonders auffällig dabei: die kompakte und platzsparende Ausführung des gesamten Systems. Eigner „V.o.f. Amulet" aus Barendrecht in den Niederlanden berücksichtigte bei der Konstruktion des Schiffes von Anfang an umweltfreundliche Aspekte.

Abgase gereinigt

Neben dem Einbau eines Treibstoff sparenden Antriebssystems legte das Unternehmen besonderen Wert auf eine effiziente Abgasreinigung. Miteigentümer Ton van der Molen zeigt sich mit dem Ergebnis sehr zufrieden: „Wir wollten bei der Abgasreinigung unseres Schiffs ein Zeichen in der Branche setzen. Doch mit so niedrigen Emissionswerten haben wir letztendlich nicht gerechnet."

Auch die anerkannte Onlineplattform „SustainableShipping.com" würdigte im Mai die umweltfreundliche Ausrichtung des Tankschiffs mit einer Nominierung für den internationalen „Sustainable Shipping Award 2011".

Hanseaten feiern mit Rheinländern

Hamburger Hafen hat die Auswirkungen der Krise überwunden – deutliche Steigerungen

Normalerweise feiern die Hamburger den Geburtstag ihres Hafens mit Hunderttausenden Gästen und einem großen Fest rund um die Landungsbrücken. Eine Ausnahme stellt da die Mannschaft von Hamburg Marketing um Vorstand Claudia Roller und ihrem frisch ernannten Mitvorstand Axel Mattern dar: Gemeinsam mit Unternehmern und Netzwerkern der Hansestadt und der Region kommen sie seit einigen Jahren an den Rhein, um hier mit den nordrhein-westfälischen Logistikern einen Abend lang zu feiern, Neuigkeiten auszutauschen, Kontakte zu erneuern oder neu zu schließen. So auch in diesem Jahr, anlässlich des 822. Hafengeburtstags.

Claudia Roller (links) und Volker Hahn begrüßten die Gäste in Düsseldorf.

Claudia Roller dankte den Anwesenden für die vertrauensvolle Zusammenarbeit. Sie sei einer der Gründe für den neuen Aufschwung in Hamburg. Daneben hätten sich der eingeschlagene Weg und der Optimismus sich ausgezahlt. „Dass wir auch an den Plänen und den Investitionen fest gehalten haben. Und es hat sich ausgezahlt, dass wir nach Möglichkeit an den Mitarbeitern fest gehalten haben. Das hat geholfen, gemeinsam diesen Aufschwung gestalten zu können."

Das bisherige Wachstum unterstreiche die Bedeutung, die dem Universalhafen zukomme. „Und die Steigerung bei den Containern bedeutet, dass wir auf dem Weg sind, verlorenes Terrain wieder gut zu machen."

Daneben sprach Roller auch das Wachstum im Bahnbereich an. „Es ist nicht wirklich alles so, wie es sein sollte. Aber wir arbeiten dran." Der Hamburger Hafen erreichte in den ersten drei Monaten des Jahres im Containerumschlag ein überdurchschnittliches Wachstum von 18,2 Prozent und im gesamten Seegüterumschlag ein Plus von 9,8 Prozent. Der erreichte in Deutschlands größtem Universalhafen insgesamt 31,4 Millionen Tonnen.

Schon die Jahresbilanz 2010 gab zu Optimismus Anlass. Hamburg ließ die Finanz- und Wirtschaftskrise hinter sich und erreichte mit einem Seegüterumschlag von 121 Millionen Tonnen ein Plus von fast zehn Prozent.

Denn neben der erfreulichen Entwicklung der deutschen Wirtschaft erholten sich im Laufe des Jahres 2010 auch die für den Hamburger Hafen wichtigen Marktregionen im Ostseeraum und in Osteuropa. Dies brachte sowohl im Stückgut- als auch im Massengutumschlag deutliche Zuwächse im Vergleich zum Krisenjahr 2009.

Einsatz, Erfolgswille und ganz viel Engagement

C. C. Unternehmensgruppe aus Krefeld unterstützte die Grefrath Phoenix in der Eishockey-Saison auf dem Weg zur Meisterschaft

Mit einem schönen, vor allem aber völlig überraschenden Erfolg beschloss die Eishockey-Mannschaft Grefrath Phoenix als Meister in der fünften Liga die Saison 2010/11. Damit qualifizierten sich die Kufenflitzer für den Aufstieg in die Regionalliga. Das freut unter anderem Dieter Kersting, Vorstandsvorsitzender der C. C. Unternehmensgruppe im Krefelder Hafen. Sie ist einer der Sponsoren der Phönixe – und habe großen Anteil am Erfolg des Teams, wie Edgar Teuber, Geschäftsführer der Grefrather dankend betont.

Ein starkes und erfolgreiches Team: Jürgen Hoffmanns, Edgar Teuer, Dieter Kersting und Trainer Karl Lang (v.l.)

Die Niederrheiner machten in der vergangenen Saison ihrem Namen alle Ehre: Erfolgstrainer Karel Lang schaffte es, aus vielen jungen und neuen Spielern ein Team zusammenzuschweißen, das nicht nur durch Können, sondern auch mit Einsatz, Erfolgswillen und Engagement es verstand, aufzusteigen. Es waren nicht zuletzt diese Qualitäten, die auch Kersting überzeugten, als die Grefrather im vergangenen Jahr für ein Sponsoring bei ihm anfragten. „Nun ist Eishockey nicht unbedingt der erste Sport, auf den man kommt, wenn es um gesellschaftliches Engagement geht", gesteht der begeisterte Fußballfan.

Verantwortung annehmen

Warum überhaupt Sponsoring? „Die Mitarbeiter und ich leben in dieser Region, wir arbeiten hier, sind hier verwurzelt, haben hier unsere Kunden, Zulieferer und Partner gefunden. Wir und unser Erfolg sind ohne diese Region nicht vorstellbar. Und deshalb möchten wir gerne etwas zurückgeben", erklärt Kersting mit tiefer Überzeugung. „Wir möchten unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht werden, um den Menschen, mit denen wir zusammenarbeiten, von denen unser Erfolg direkt oder indirekt abhängt, auch etwas zurückzugeben."

Das sei aber kein wahlloses Geldausgeben: Mit dem finanziellen Beitrag möchte die Unternehmensgruppe die Werte und Ideen unterstützen, die der eigenen Arbeit zugrunde liegen. „Und da haben mich Einsatz, Teamgeist und vor allem die Idee, aus einem jungen Team von Talenten mittelfristig und nachhaltig eine Erfolgsmannschaft aufzubauen, bei dem Besuch eines Spieles sofort begeistert und überzeugt. Und es freut mich, wenn wir diese Erfolgsgeschichte ein bisschen begleiten konnten."

Auch für die kommende Saison stapeln die Phönixe erst einmal tief: „Wir werden mit Sicherheit versuchen, nicht wieder abzusteigen", erklärt Teuber bescheiden. Im gleichen Atemzug erklärt er weiter: „Mit der Mannschaft sollte uns das auch gelingen, die Spieler sind jung, haben ein enormes Potenzial. Und vor allem stimmt die Stimmung in der Mannschaft."

So verwundert es nicht, dass die meisten Meister bereits Folgeverträge unterschrieben haben. Einige wenige zogen weg – aus den unterschiedlichsten Gründen.

NRW steht vor großer Kraftanstrengung

Land hat eine große Bedeutung als maritimer Standort, muss dieser Aufgabe aber auch gerecht werden

Anlässlich des 3. Branchen-Forums SchifffahrtHafen-Logistik.NRW mit dem Titel „Die Zukunft des Maritimen Logistikstandortes NRW" forderten der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL), das Logistikcluster NRW und die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer (IHK) Duisburg-Wesel-Kleve in einer gemeinsamen Erklärung die Bundesregierung auf, keine Reform der Netzstrukturen sowie der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zulasten des Binnenschifffahrtslandes Nr. 1 Nordrhein-Westfalen durchzuführen. Dieses Thema wurde während der Gemeinschaftsveranstaltung – wie die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts und der geplante Verkauf der Bundesanteile an Duisport – auf dem Podium und im Auditorium sehr kontrovers diskutiert. Mit etwa 90 Teilnehmern aus der Logistikbranche, der Industrie, aus Ministerien, jeweils aus NRW, den norddeutschen Ländern, Belgien und den Niederlanden, stieß das Branchenforum auch dieses Jahr auf reges Interesse.

Rainer Schäfer, Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB), und Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, wies angesichts der Wachstumsprognosen allgemein und insbesondere im Hinterlandverkehr der ZARA-Häfen über NRW darauf hin, dass hier das Land eine große Kraftanstrengung vor sich habe. Gelinge es nicht, die Infrastruktur und Kapazitäten nicht nur zu erhalten, sondern auch auszubauen – dabei nannte er Stichworte wie Drittes Gleis in Verlängerung der Betuwe-Linie, Eiserner Rhein, trimodale Knoten – so drohten NRW Wertschöpfungsverluste durch andere Standortwahl, etwa in Hinterlandhubs in den Niederlanden, und von dort ausgehend dann Zunahmen von Lkw-Verkehren.

Reinhard Klingen, Abteilungsleiter Wasserstraßen, Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, verdeutlichte, dass aufgrund der prekären Haushaltslage die geplante Netzkategorisierung unausweichlich geworden sei.

Während zu einer ausreichenden Finanzierung von notwendigen Unterhaltungs- und Ausbaumaßnahmen an Wasserstraßen jährlich eine Milliarde Euro erforderlich sei, stehen dieses Jahr im Wasserstraßen-Etat für Investitionen tatsächlich etwa 600 Millionen zur Verfügung. Diese Unterfinanzierung bliebe auch in den kommenden Jahren erhalten. Hinzu komme, dass große Infrastrukturprojekte über Jahre einen erheblichen Anteil an Ressourcen binden und ihren verkehrlichen Nutzen erst bei Beendigung des letzten Bauabschnitts entfalten können.

IHK-Verkehrsausschuss diskutiert im Hafen

Krefeld bietet für die Logistik zahlreiche Möglichkeiten – frühzeitig die Voraussetzungen im Auge behalten

„Aus welchem Blickwinkel die Fachleute den Krefelder Hafen betrachten", wollte Bernd Neffgen, Geschäftsführer des Geschäftsbereichs Standortpolitik der Industrie- und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein jetzt den Mitgliedern des IHK-Ausschusses für Verkehr und Logistik nahe bringen. Deshalb lud er zusammen mit Elisabeth Lehnen, Mitgeschäftsführerin des Rheinhafens Krefeld, zu einer einstündigen Rundfahrt und anschließenden Diskussion bei der Krefelder Hafenbahn ein.

Gemeinsam zeigten sie auf, welche Chancen und Möglichkeiten in der herausragenden logistischen Drehscheibe stecken, aber auch welche Einschränkungen drohen und welche Voraussetzungen erfüllt werden müssen, damit die Potenziale gehoben werden können.

Der Standort Krefelder Hafen bietet zahlreiche Möglichkeiten und Chancen.

Denn Herausforderungen warten bei der Weiterentwicklung des Areals noch zahlreiche: seien es die Einschränkungen, die im täglichen Betrieb durch das schon lange nicht mehr zeitgemäße Baudenkmal „Hafendrehbrücke" bestehen, oder Nutzungseinschränkungen durch weiter verschärfte Umweltauflagen auch für bestehende Firmen. Zudem seien im Hafen noch sehr attraktive Freiflächen vorhanden. Doch durch eine weitsichtige Planung und das Offenhalten aller Möglichkeiten etwa durch die interkommunalen Kooperationen gelte es, jede sich abzeichnende Möglichkeit zu nutzen und keine Ressourcen zu verschwenden.

Der Rheinhafen warte aber auch mit hervorragenden Möglichkeiten auf, wie die Fachleute eindrucksvoll demonstrierten: Sei es die Freifläche neben der Drehbrücke, die sich für eine Erweiterung des prosperierenden Containerterminals anbiete. Bei einer möglichen Neugestaltung des Baudenkmals könnte der Bereich durch eine neue Trassenführung der Straße gleich an das Terminal angeschlossen werden. Dann könnte sich eventuell auch die Schienenanbindung des Terminals verbessern: Der „Green Cargo"-Zug von und nach Malmö erfreut sich derzeit so großer Beliebtheit, dass auch aus diesem Grund die Abfertigungsmöglichkeit für Ganzzüge wünschenswert ist. Weitere hervorragende Möglichkeiten ergeben sich in dem immer wichtiger werdenden Segment der Schwer- und Logistiktransporte. Hier bieten sich nach der Ansiedlung des neuen Raupenkrans des Unternehmens Felbermayr noch mehr Möglichkeiten, vor allem im Zusammenspiel mit „Big Rocky".

Neffgen betonte, dass verschiedene Möglichkeiten noch viele Gespräche erforderten, bevor ernsthaft mit Planungen und Machbarkeitsanalysen begonnen werden könne.

Gemeinsam die Aufgaben lösen

Umweltfreundliche Verkehre werden immer wichtiger für die Kunden und Bürger

Nur gemeinsam ist es möglich, die vor der Logistikwirtschaft liegenden Aufgaben zu erledigen. Aus diesem Grund begannen der Bundesverband der Öffentlichen Binnenhäfen (BÖB) und der Zentralverband Deutscher Seehafenbetriebe (ZDS) einen fruchtbaren und vielfältigen Dialog. Die Zusammenarbeit verdeutlichte auch erstmals bei der jüngsten CeMAT-Messe in Hannover eine gemeinsame Diskussion. In diesem Jahr ging es bei der zweiten Auflage um die „Nachhaltigkeit in der Logistik" – ein Thema, das sowohl See- als auch Binnenstandorte vor erhebliche Aufgaben stellt.

„An vielen Stellen sind wir bereits sehr grün, an anderen Stellen haben wir noch nachzuarbeiten", bilanzierte BÖB-Präsident Rainer Schäfer. Die immer wichtiger werdende Diskussion über die „green logistics" sei eine der Entwicklungen, die man betrachten müsse, wenn man die Weiterentwicklung der intermodalen Verkehre abschätzen wolle. Allerdings würden diese Faktoren die zukünftigen Verkehrszunahmen zwar beeinflussen, aber keine nachhaltige Veränderung in den Prognosen bewirken können.

Foto: HHLA/CMA CGM/Christophe Colomb

Die See- und Binnenhäfen ziehen an einem Strang.

Die Häfen, so versicherte Schäfer, verstünden sich in dieser Entwicklung als Katalysatoren. Intermodale Verkehre seien von ihrer Natur her umweltfreundlich. Schäfer definierte dabei Nachhaltigkeit als Mischung von Gesichtspunkten der „Ökonomie" im Sinne von wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit und effizientem Ressourceneinsatz, „Ökologie" im Sinne von Verantwortung für die Umwelt und Begrenzung des Ressourcenverbrauches sowie „Soziales", was aus Wohlbefinden und sozialer Gerechtigkeit sowie der gerechten Verteilung der Ressourcen bestehe.

Bei der Gestaltung der Logistik der Zukunft müsse ein Großteil der Lösungen, so betonte der Hafen-Geschäftsführer, aus der Logistik selbst kommen. Sie seien die Architekten der Verkehre.

Dr. Sebastian Jürgens, Vorstandsmitglied der Hamburger Hafen und Logistik GmbH (HHLA), betonte als Vertreter der Seehäfen, dass ein wesentliches Thema bei der gemeinsamen Arbeit in einer Arbeitsgemeinschaft auf Augenhöhe die „konzeptionelle Vernetzung von See- und Binnenhäfen" gewesen sei. Dabei wurden Wachstumstreiber identifiziert, die besonders die Containerverkehre beeinflussten: Neben der globalen Vernetzung sei es die sogenannte „green logistic", wegen der sich immer mehr Unternehmen für intermodale Verkehre interessierten. Heute würde bei preisgleichen marktfähigen Angeboten nicht länger der bekannte Verkehrsträger den Zuschlag erhalten, sondern ökologische Argumente den Ausschlag geben.

OTAVI lud Nachbarn und Freunde zum Fest

Zum Mineralientag begeisterte Neusser Unternehmen die Gäste mit Spaß und Informationen rund um Rohstoffe

Mit Kunden, Geschäftspartnern, Freunden und Familien feierte jetzt S&B Industrial Minerals GmbH, Werk Neuss Hafen – OTAVI, den „Europäischen Mineralientag" mit einem Fest. Eingeladen waren natürlich auch die Nachbarn – zu Essen und Trinken, interessanten Werkführungen sowie natürlich viel Wissenswertem über Mineralien, wo sie herkommen, wie sie transportiert werden und was aus ihnen alles entsteht. Speziell für Kinder und Jugendliche gab es die Möglichkeit, kreativ mit den Mineralien kleine Kunstwerke unter der Anleitung des Kinderateliers KRASS.ev zu gestalten.

Das Unternehmen Otavi kann auf eine lange Geschichte schauen: Am 6. April 1900 wurde die Otavi Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft als Deutsche Kolonialgesellschaft mit Sitz in Berlin gegründet. Ausschließlicher Gegenstand des Unternehmens war die Ausbeutung eines Kupfervorkommens und der Bau einer Eisenbahn im damaligen deutschen Südwestafrika, dem heutigen Namibia. Nach einer wechselvollen Geschichte wurde OTAVI Minerals 2003 in die IKO Minerals GmbH als Division integriert. Seitdem ist die Tochter ein wichtiger Lieferant für qualitativ hochwertige Industriemineralien für die europäische Metallurgie, Glas-, Keramik- und Feuerfestindustrie.

Der Standort in Neuss liegt dabei an der Schifffahrtstraße Rhein, was für die Transporte eine große Rolle spielt: Die Mitarbeiter nutzen alle drei Verkehrsträger, bei größeren Mengen aber vor allem das Binnenschiff. In dem Werk lagern auf über 20.000 Quadratmeter Fläche Rohstoffe ein und werden veredelt: Dabei werden die Rohstoffe auf die individuellen Bedürfnisse der Kunden bezüglich Reinheit, Feinheit und Verpackung abgestimmt. Um die Versorgung mit hochwertigen Produkten sicherzustellen, verfügt S&B Industrial Minerals - OTAVI über ein weltweites Logistikkonzept mit sicheren und schnellen Transportverbindungen. So beliefert es viele Kunden inzwischen „just in time". Zur Sicherung schneller Verfügbarkeit unterhält das Unternehmen deshalb Läger in den wichtigsten europäischen Verbrauchermärkten.

Um die Wünsche der Kunden zu erfüllen, kommt zudem modernste Technik zum Einsatz, die unter anderem Körnungen von zehn Millimeter bis zu weniger als zehn Mikrometer (µm) ermöglicht. Auch die eisenfreie Vermahlung und die Veredelung sind möglich.

Maßarbeit im Hafen Neuss

Walter Rau wechselte den alten Kran am Hafenbecken 2 aus – schneller und leiser – Millimeter genaue Planung passte

Schneller, schöner und leiser ist der neue Kran.

Kräftig in die Hände gespuckt wurde jetzt erneut bei der Walter Rau Neusser Öl und Fett AG. Nachdem das Unternehmen erst kürzlich eine neue Produktionsanlage zur Desodorierung von pflanzlichen Ölen und Fetten installierte, nahm nun ein neuer Kran am Hafenbecken 2 den Betrieb auf: Der läuft nicht nur sehr viel schneller und sicherer als das in die Jahre gekommene Vorläufermodell – er läuft auch leiser, wie die Praxis bereits bewies.

Es war wieder einmal Maßarbeit, was die Neusser in Zusammenarbeit mit den Experten der beauftragten Fachfirmen ablieferten. Und das begann bei der zeitlichen Planung: Am Mittwoch vor Ostern wurde der „Alte", immerhin schon Jahrgang 1923, ganz vorsichtig abgeschraubt und per Kran auf wartende Waggons der Neusser Eisenbahn herab gelassen.

Derweil musste die Arbeit in der Presserei, die der Ausleger stetig mit Nachschub versorgt, notgedrungen ruhen. Aber die dortigen Mitarbeiter hatten vorgearbeitet und in den Tagen zuvor einen entsprechenden Vorrat geschaffen.

Der Nachfolger wurde über die Ostertage vor die Presserei gefahren. Am Dienstag nach dem langen Wochenende war es dann so weit: Mit zwei großen Autokranen mit einer Hubkraft von 200 und 300 Tonnen wurde die Stahlkonstruktion in den Neusser Himmel gehoben. Und es zeigte sich, dass nicht nur die zeitliche Planung haargenau stimmte: Auch der Kran passte millimetergenau auf die Verankerung und konnte mit großen Schrauben sicher verbunden werden, wie Projektleiter Marcel Föckler berichtet. Die neue Konstruktion erfüllt die neusten Sicherheitsvorschriften und -normen und verfügt zusätzlich noch Dank schnellerer Geschwindigkeit und größerem Greifer über eine höhere Kapazität.

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*

Lichtbilder

Bild: Jörg Adler

In der Sparda-Bank in Krefeld sind noch bis zum 31. August die Fotoaufnahmen des Künstlers Jörg Adler mit dem Titel „Krefeld in einem anderen Licht" unter anderem mit Motiven aus dem Rheinhafen zu bewundern. Zu besichtigen sind die etwa 40 Fotoaufnahmen während der Öffnungszeiten in der Filiale an der der Königstraße 91-93: montags und mittwochs von 9 bis 16 Uhr, dienstags und donnerstags von 9 bis 18 Uhr sowie freitags von 9 bis 13 Uhr.

Abschied

Zum 30. Juni verließ Peter Deuss seine bisherige Stelle im Immobilienmanagement der Neuss Düsseldorfer Häfen, um als freigestellter Betriebsrat für das Unternehmen tätig zu sein. Er bedankte sich bei Kunden ebenso wie Kollegen für die bisherige gute, faire und harmonische Zusammenarbeit.

Guter Start

Die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) startete gut ins neue Jahr. „Das erste Quartal hat uns ein deutliches Plus gebracht", berichtet Vorstandssprecher Horst Leonhardt. Der Umsatz stieg um rund 20 Prozent gegenüber den ersten drei Monaten 2010.
„Vor allem der März war ein starker Monat", so Leonhardt weiter. Während die HGK-Eisenbahn stetig zulegte, liefen die Hafengeschäfte im Januar und Februar zunächst durchwachsen. Gründe dafür waren der Schiffsunfall bei Sankt Goarshausen und das Hochwasser an fünf Tagen im Januar. Der März glich diese negativen Effekte mehr als aus.

Häfen informieren die Bürger

Stadt Neuss stellt sich am 16. Juli mit Ämtern und Beteiligungen Interessierten vor

Die Neusser Stadtverwaltung stellt sich in all ihrer Vielfalt den Bürgern in der Stadt vor.

„Dasein für Neuss" lautet das Motto eines Aktionstags am Samstag, 16. Juli, auf den sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadt Neuss mit Hochdruck vorbereitet haben. „Das Rathaus kommt zu den Bürgern", sagt Michael Kloppenburg, Leiter des städtischen Presseamts, der die Veranstaltung koordiniert. Eine Woche vor Beginn der Sommerferien findet auf Markt und Freithof erstmals eine Präsentation statt, bei der sich Ämter und Einrichtungen gemeinsam mit den städtischen Töchtern den Bürgern vorstellen.
Ohne Schwellenangst sollen die Bürger die vielfältigen Dienstleistungen des modernen Konzerns Stadt kennenlernen. Dazu entsteht ein ganzes Dorf aus Pagoden-Zelten.
„Die Kollegen haben sich eine Menge einfallen lassen, damit der Tag ein erlebnisreiches Ereignis für die ganze Familie wird – weitab von Büromief und Ärmelschonern", so Kloppenburg. Die Idee zu diesem Tag hatte Bürgermeister Herbert Napp. „Unsere Mitarbeiter in den Ämtern und GmbHs stellen jeden Tag aufs Neue sicher, dass das Zusammenleben in der Kommune reibungslos klappt – sie sind für den Bürger da: von der Wasserversorgung bis zum Straßenbau", betont Napp.
Mit dabei sind natürlich auch die Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH), an denen die Stadt als Gesellschafter einen Anteil von 50 Prozent hält. An einem Stand am Freithof werden Fragen der Bürger ebenso beantwortet wie Anregungen und Hinweise entgegengenommen.

Information im Unternehmen halten

Europäische Fachhochschule diskutierte in Neuss mit Firmen über Wissensmanagement

Gemeinsam mit Bärbel E. Kohler und dem Forum Haus der Wirtschaft veranstaltete die Europäische Fachhochschule (EUFH) eine Podiumsdiskussion, wie Unternehmen in Zeiten des wachsenden Fachkräftemangels zukunftssicher gemacht werden können und Wissen im Unternehmen gehalten werden kann. „Wir helfen unseren Unternehmenspartnern, Zukunftsfähigkeit zu gestalten", betonte EUFH-Präsident Prof. Dr. Birger Lang in seiner Begrüßung. „Indem wir im dualen Studium junge Leute ausbilden und die jungen Mitarbeiter unserer Partner entwickeln, betreiben wir sozusagen Wissensmanagement für Unternehmen. Deshalb passt das heutige Thema hervorragend zu unserer Hochschule."
Der demografische Wandel habe zu einem Fachkräftemangel geführt, so Bärbel Kohler, Veranstalterin und Moderatorin des Abends, der längst in den Unternehmen angekommen sei. Während die Herausforderung, unter diesen Umständen Wissen im Unternehmen zu halten, für Großkonzerne heute schon kein Thema mehr sei, habe sich der Mittelstand noch nicht ausreichend mit dem Thema auseinandergesetzt.
Die Auswirkungen des demografischen Wandels abzufedern und mithilfe eines effizienten Wissensmanagements auch weiterhin innovative Produkte und Dienstleistungen erfolgreich in den Markt zu bringen, ist eine wichtige und schwierige Aufgabe für Unternehmen.
Einige Möglichkeiten, die hierfür nötigen Informationen ins Unternehmen zu holen, präsentierte Dr. Peter Vieregge, geschäftsführender Gesellschafter der Neo-Scio UG Business Intelligence Solutions, während seines einführenden Vortrags. Der Strategieberater und Softwareentwickler entwickelte in seinem Unternehmen Tools zur automatisierten Beobachtung des Internets. Damit ist es beispielsweise möglich, die digitale Informationsflut zu filtern und zu systematisieren.

Das Team (v.l.) Bärbel Kohler, Björn Hollburg und Ingrid Pentz.