Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | FEBRUAR 2012 www.hafen-zeitung.de

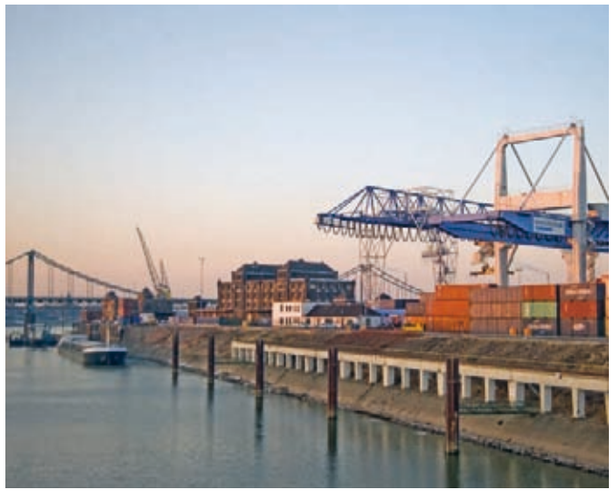
Karsten Scheidhauer organisiert logistische und logische Ketten
Seite 7

Ticker: Russland im Rheinland entdecken +++ Sorgen um Infrastruktur +++ Minister: Ohne Logistik keine Arbeitsplätze +++ Düsseldorf stärkt die Industrie +++ Große Pläne für Reisholz +++ Fachleute: Schifffahrt ökologisch und ökonomisch top +++

Krefelder Hafenbahn überzeugt

Hafenbahnhof Linn hat höchste Priorität - Entwicklung im Terminal sehr erfreulich

Im vergangenen Jahr wurden 3,35 Millionen Tonnen im Hafen Krefeld umgeschlagen. Der rund einprozentigen Steigerung im Schiffumschlag stehen massive Steigerungen bei der hafeneigenen Eisenbahn gegenüber. Nachdem schon 2010 ein Rekordergebnis erzielt werden konnte, gelang nochmal eine Steigerung um über 25 Prozent auf über 1 Millionen Tonnen transportierte Güter. Ein vergleichbar gutes Ergebnis hat es seit 1973 in Krefeld nicht mehr gegeben. Im Gesamtergebnis wurden 2011 in Krefeld 4,365 Millionen Tonnen abgefertigt. Das sind über 240.000 Tonnen mehr als 2010 (plus 5,8 %).
Die Entwicklung im Krefelder Container Terminal (KCT) war



besonders erfreulich. Die Zahl der Handlings konnte dort um 88 Prozent gesteigert werden und lag bei insgesamt 107.430 TEU.

„Gerade die Entwicklung der Hafenbahn in den letzten fünf Jahren mit einer Verdopplung der Transportmenge macht deutlich, dass wir am Standort Krefeld ein besseres Angebot für den Schienengüterverkehr brauchen. Der Ausbau unseres Hafenbahnhofs in Linn hat deshalb bei unseren Projekten die höchste Priorität." erläutert Geschäftsführer Rainer Schäfer für die Hafen Krefeld GmbH & Co. KG.
Seit Beginn der strategischen Partnerschaft mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen konnte das Defizit jedes Jahr halbiert werden. „Wir arbeiten noch am Jahresabschluss, aber das Ergebnis wird nur noch leicht im negativen Bereich sein. Wenn die Entwicklung so weitergeht, sind wir 2012 in der Gewinnzone", zieht Geschäftsführerin Elisabeth Lehnen das betriebswirtschaftliche Fazit.

Bestmarke

Foto: BLG LOGISTICS

Eine neue Rekordmarke haben die Exporte im vergangen Jahr erreicht: Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes wurden Waren im Werte von mehr als 1 Billion Euro exportiert. Gleichzeitig stiegen auch die Importe auf Rekordhöhe und erreichten 902 Mrd. Euro.

Protest

Foto: Wikimedia Commons/Beek100

Die 14 ostdeutschen IHKen haben in einer gemeinsamen Erklärung gegen die von Verkehrsminister Peter Ramsauer geplanten Einsparungen beim Ausbau der Wasserstraßen in den neuen Bundesländern protestiert. Damit, so der Vorwurf, werde der Osten Deutschlands de facto vom Verkehrsträger Wasserstraße abgekoppelt und die ökonomisch und ökologisch gebotene Verkehrsverlagerung verhindert.

Logistik live

In der Woche vom 16. bis 19. April lädt die Hochschule Neuss zur „Themenwoche Logistik" ein. Im Rahmen von Vorträgen und Aktionen sollen Schüler allgemeinbildender Schulen über Berufsbilder in der Logistik informiert werden. Initiiert wird das Projekt in Zusammenarbeit mit der Studentischen Regionalgruppe der BVL Rhein und der Bundesvereinigung Logistik (BVL), Regionalgruppe Rhein sowie dem Verband Spedition und Logistik (VSL) NRW. Anlass ist der Tag der Logistik am 19. April.

Auch die Häfen im Griff der Kälte

Foto: www.ella-photography.com

Zwar blieben dem Rheinland die teils ergiebigen Schneefälle anderer Regionen Europas erspart, doch hatte die sibirische Kälte auch die Schifffahrt und die Häfen fest im Griff. Während die Kanäle wegen Eisbildung gesperrt wurden, konnten die Schiffe auf dem Rhein weiter fahren.

Erfolgreich

Die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hat im Geschäftsjahr 2011 den Containerumschlag um 21 Prozent gesteigert. Damit ist die HHLA deutlich stärker gewachsen als ihre wichtigsten Wettbewerber.

Augenmaß gefragt

Die Knappheit der öffentlichen Kassen ist eine traurige und nicht zu leugnende Wahrheit. Das begann im übrigen schon lange vor der Finanzkrise und trifft seit Jahrzehnten vielfältigste Bereiche unseres Lebens. Und jeder dieser Einschnitte tut sehr, sehr weh.

An die Mangelverwaltung haben wir uns zwangsläufig gewöhnen müssen. Und nach dem kurzen Strohfeuer der Konjunkturpakete stehen uns jetzt noch größere Einsparungen ins Haus. Auch das System Wasserstraße und die Häfen wollen sich dem nicht verschließen und solidarisch ihren Teil beitragen.

Allerdings gibt es Grenzen: Seit Jahren stehen nicht einmal mehr die Investitionen zur Verfügung, um die bestehende Logistikinfrastruktur aller Verkehrsträger zu erhalten, geschweige denn bedarfsgerecht auszubauen. Wird hier noch weiter gekürzt, wird es innerhalb kürzester Zeit an allen Ecken und Ende zu Ausfällen kommen.

Mit dann weitreichenden Folgen: Die Logistik ist Basis unseres Wohlstandes, unerlässlich für produzierende Industrie, Handel und Dienstleistungen. Das weiß auch die Politik. Kommt die Logistik ins Stocken, gerät Deutschland ins Schleudern. Mit weitreichenden Folgen: Arbeitsplätze fallen weg, die Kaufkraft sinkt, die Wirtschaft schrumpft. Und dann steht noch weniger Geld zur Verfügung - der Anfang eines Teufelskreises. Deshalb sagen wir: Sparen ja, aber mit Augenmaß, klaren Zielvorgaben und System. RAINER SCHÄFER

Der Erfolgsfaktor

Fachleute warnen seit vor dem so genannten „Krieg der Talente" und mahnen, dass Nachwuchskräfte knapp werden können. Dass wir bald Auszubildende ebenso händeringend suchen werden wie Führungskräfte oder Meister. In Zeiten, in denen unsere Kinder 30 bis 40 Bewerbungen schrieben mussten, um ein Mal zu einem Vorstellungsgespräch eingeladen zu werden, eine schwer zu glaubende Vorstellung.

Doch inzwischen ist sie Realität geworden. Und betroffen ist vor allem die Logistikbranche: Lkw-Fahrer drohen knapp zu werden, angehende Lokführer werden ebenso händeringend gesucht wie Kranführer. Und, so mahnen die Fachleute, es wird noch schlimmer kommen.

Dabei sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das, was ein Unternehmen ausmacht. Sie entscheiden über den Erfolg: Sind sie motiviert und gerne bei der Arbeit, erreichen Qualität und Produktivität Höchstmarken. Mit ihnen gelingt beinahe alles, ohne ihre Mithilfe nichts. Das merken auch Unternehmen, die während der Krise Mitarbeiter entlassen mussten. Mit ihnen gingen Erfahrung, Kenntnisse und Flexibilität, die jetzt erst wieder aufgebaut werden müssen, wo sie doch eigentlich dringend benötigt werden. Das kostet Zeit und Geld. Auch deshalb haben die NDH nach Möglichkeit alle Mitarbeiter gehalten - und wir werden uns weiter mit Hochdruck um guten, motivierten und ausgebildeten Nachwuchs kümmern, der zu uns passt. ULRICH GROSS

Weiter auf gutem Niveau

Häfen und Güterverkehr Köln AG mit guter Leistungsbilanz 2011

Im Eisenbahnverkehr konnten die Kölner ihre Leistungen um gut zehn Prozent steigern.

Ein gutes erstes Halbjahr prägte eine insgesamt positive Leistungsbilanz der Häfen und Güterverkehr Köln AG für das Jahr 2011. Im zweiten Halbjahr setzte sich das Wachstum in der Region nicht fort. Im überregionalen Geschäft blieb die HGK stark. Insgesamt hielt der Hafen die Umschlagszahlen des Vorjahres. Die Verkehrszahlen der Bahn legten zu.

„Wir haben ein durchwachsenes Jahr gut abgeschlossen", fasst HGK-Vorstandssprecher Horst Leonhardt die aktuelle Leistungsbilanz des Unternehmens zusammen. Erfreulich: Im Eisenbahngüterverkehr konnte die HGK ihre Leistungen um rund zehn Prozent steigern. Vor allem im überregionalen Verkehr blieb sie erfolgreich und beförderte insgesamt 14,4 Millionen Tonnen (Vorjahr: 13,1 Millionen Tonnen) auf der Schiene. „Wir sind optimistisch, 2012 zusätzliche Transporte gewinnen zu können und so in dieser Sparte weiter zu wachsen", so Leonhardt.

Der Hafenumschlag der HGK blieb auf dem guten Niveau des Vorjahres. 12,4 Millionen Tonnen wurden von Januar bis Dezember in den vier Kölner Häfen umgeschlagen (Vorjahr: 12,7 Millionen Tonnen), darunter 514.000 TEU am Containerterminal in Köln-Niehl (Vorjahr: 507.000 TEU). „Eine Sperrung der Rheinschifffahrt bei Sankt Goarshausen sowie zwei Niedrigwasserphasen verhinderten ein stärkeres Wachstum in diesem Jahr in den Häfen", urteilt Horst Leonhardt. So lag die durchschnittliche Auslastung der Schiffe in Köln während der Niedrigwasserperioden 2011 bei 702 Tonnen. In denselben Monaten 2010 hatten die Schiffe im Schnitt 1.600 Tonnen geladen.

Ihre Umsatz- und Unternehmensbilanz legt die HGK traditionell gemeinsam mit den anderen Gesellschaften des Stadtwerke Köln Konzerns im Frühsommer vor.

Kartellamt gibt „grünes Licht"

Einen wichtigen Schritt haben die Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) und die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) bei ihrer geplanten Zusammenarbeit jetzt geschafft. Das Bundeskartellamt hat dem Vorhaben jetzt „grünes Licht" gegeben.

„Nach eingehender Prüfung hat das Bundeskartellamt die Fusion der Hafen- und Eisenbahnverkehrsunternehmen Köln und Neuss-Düsseldorf genehmigt", teilte das Amt mit. Der Zusammenschluss zweier wesentlicher Rhein-Binnenhäfen zwischen Wesel und Bonn (Wesel-Bonn-Range) führe zu einer Verengung der Marktstruktur. Eine Marktbeherrschung sei jedoch nicht zu befürchten. Marktführend bleibe hier die Duisburger Hafen AG.

Die HGK und die NDH wollen ihre jeweiligen Sparten Hafenbetrieb und Eisenbahnverkehrsunternehmen künftig in einer gemeinsamen Gesellschaft – der RheinCargo GmbH & Co. KG – zusammenführen. Von dem Zusammenschluss sind in erster Linie der Markt für den Betrieb von Binnenhäfen sowie der Markt für Hafendienstleistungen (Güterumschlag) betroffen.

135 Jahre ist es her, dass die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft aus der Taufe gehoben wurde. Aus dem lokalen Hafenumschlagsunternehmen wurde in den 1990er Jahren nach einer Umstrukturierung ein globaler Logistikdienstleister

Dienstleistungen mit Reichweite

Wo Anfangs des 20. Jahrhunderts viele kleine Schlepper unterwegs waren bestimmen heute große Schiffe das Bild im Hafen.

Im Februar 1877 gründen 65 Kaufleute die „Bremer Lagerhaus-Gesellschaft - Actiengesellschaft von 1877". Sie konzentrieren ihre über die Stadt verteilten Lagerkapazitäten am Wasser und bündeln auch den Seegüterumschlag, zunächst im heutigen Hohentorshafen. Aus der Idee wird eine lange Erfolgsgeschichte für Bremen – unterbrochen nur von den beiden Weltkriegen mit ihren Handelsembargos und der Strukturkrise vor dem Hintergrund der politischen und ökonomischen Veränderungen gegen Ende der 1980er Jahre.

Mit der ersten Leistungsbündelung in der deutschen Seehafengeschichte erlebt Bremen als Hafen- und Handelsstadt einen Aufschwung. Schnell werden neue Hafenkapazitäten benötigt. Schon 1888 ist der Freihafen I (Europahafen) fertig, damals das modernste und größte Hafenbecken der Welt. Die Stadt Bremen als Eigentümerin überträgt der BLG den kompletten Betrieb. Bald kommen der Freihafen II (Überseehafen) und die Getreideanlage hinzu. 1953 übernimmt die BLG auch die Freihäfen in Bremerhaven und in den 1960er Jahren den Neustädter Hafen in Bremen.

Mitte der 1960er Jahre kommen die ersten Container über den Atlantik nach Europa. Im Mai 1966 wird Bremen der erste deutsche Containerhafen. Die Kisten erfordern Spezialgeräte und weiträumige Freiflächen. Deshalb wird ab 1968 der Container-Terminal Bremerhaven gebaut. Bis heute ist das Terminal über mehrere Ausbaustufen auf knapp fünf Kilometer Länge gewachsen.

Anfang der 70er Jahre wird bei der BLG die elektronische Datenverarbeitung als Produktionsfaktor gesehen. So entsteht 1973 die Datenbank Bremische Häfen und das erste Hafeninformationssystem der Welt. Umschlagsunternehmen, Spediteure, Schiffsmakler, Ladungskontrolleure und Behörden schließen sich an. Die Grundlagen für die IT-Vernetzung sind gelegt.

Als Ende der 70er Jahre die japanische Autoindustrie ihre Exportoffensive startet, ist die BLG von Anfang an dabei und beginnt mit dem Bau des Autoterminals Bremerhaven. Heute ist Bremerhaven mit über zwei Millionen Fahrzeugen im Jahr eine der größten Autodrehscheiben der Welt.

Mit ihrer Gründung und in den folgenden über 100 Jahren Unternehmensgeschichte beweist die BLG immer wieder, dass sie in allen wesentlichen Entwicklungen die Rolle des Vorreiters übernimmt. Diese Kraft zeigt auch, als sich in den 1980er Jahren abzeichnet, dass Hafenumschlag und Lagerung allein wirtschaftlich nicht mehr ausreichen. Zur Stärkung der Wertschöpfung erweitert die BLG ihre Dienstleistungstiefe. In Bremen und Bremerhaven entstehen die ersten Logistikzentren.

Anfang der 1990er Jahre kollabieren die Ostmärkte. Klassische Güterströme brechen zusammen, andere suchen sich neue Wege. Beides trifft das Kerngeschäft der BLG. Doch die BLG gewinnt nach ihrer Restrukturierung im Jahr 1997 mit einer globalen Strategie neue Stärke. Sie entwickelt sich zu einem international agierenden, seehafenorientierten Logistikdienstleiter.

Mit der Konzernbildung erfolgt bald auch die Namensgebung BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG. In der Kommanditgesellschaft ist die Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, Aktiengesellschaft von 1877, Komplementär und Geschäftsführer. Kommanditist ist die Stadtgemeinde Bremen. Sie hält mit 50,4 Prozent auch die Mehrheit am Stammkapital der Aktiengesellschaft.

Vor der Einführung der Container war die Hafenarbeit wie etwa 1930 vor allem Handarbeit.

Die BLG arbeitet heute mit den operativen Geschäftsbereichen Automobil-, Kontrakt- und Containerlogistik. Durch die Erschließung neuer Geschäftsfelder, mit der Ausweitung der Dienstleistungstiefe und der geografischen Reichweite ist aus dem lokalen Hafenunternehmen eine international agierende Logistikgruppe geworden. Die enge Partnerschaft mit der Stadt Bremen bietet dafür die solide Basis. Das BLG-Modell „publicly owned – privately managed" findet bei der Privatisierung öffentlichen Eigentums in anderen Ländern der Welt großes Interesse.

Die drei BLG-Geschäftsbereiche Automobillogistik, Kontraktlogistik und Containerlogistik agieren in spezifischen Märkten, ergänzen sich aber auch in etlichen Geschäftsfeldern oder realisieren als Verbundleistung vollstufige Logistikketten.

2011 erzielte die BLG erstmals Umsatzerlöse in Höhe von insgesamt über einer Milliarde Euro. In der Unternehmensgruppe einschließlich der Beteiligungen gibt es inzwischen rund 15.500 Arbeitsplätze. 1998 waren es etwa 3.000.

Wie aus Rivalität ein Wettbewerb wurde

Autorenteam beleuchtet für das SchifffahrtMuseum die verschiedenen Aspekte der Köln-Düsseldorfer Abneigung

Wer Düsseldorf oder Köln besucht, dem werden im Gespräch alsbald die Witzeleien gegenüber der jeweiligen Nachbarstadt auffallen. Der sprachlich ausgetragene Wettbewerb schlägt sich etwa bei sportlichen Veranstaltungen, im Brauchtum und in der Wirtschaft nieder. Allerdings sind dies nur äußere Erscheinungsformen der Rivalität – die Frage nach den Gründen und dem Ursprung wurde bislang nicht behandelt oder gar falsch beantwortet.

Das fiel im SchifffahrtMuseum Düsseldorf in der Diskussion mit Gästen immer wieder auf. So entstand die Idee, der Rivalität zwischen Köln und Düsseldorf auf den Grund zu gehen. 14 renommierte Autoren aus beiden Städten ließen sich nicht lange bitten, dem Phänomen historisch, wirtschafts- oder kulturgeschichtlich nachzugehen. Ihre Erkenntnisse sind nun in einem über 300 Seiten starken Buch zusammengefasst, das im Greven Verlag Köln mit dem Titel „Düsseldorf – Köln. Eine gepflegte Rivalität" erschienen ist.

Nicht nur der Rhein verbindet Düsseldorf und Köln, auch eine mit Inbrunst gepflegte Rivalität.

Die Experten aus beiden Städten kommen in ihren Betrachtungen zu einem einhelligen Ergebnis: Gerade auf den historisch gewachsenen Unterschieden basieren die Identifikation und das Selbstbewusstsein der jeweiligen Stadtbevölkerung. Eine bemerkenswert hohe Lebensqualität können beide Städte für sich in Anspruch nehmen: Düsseldorf wurde zu einem großen Teil durch seine Zeit als feine und prächtige Residenzstadt geprägt – Köln ist zu Recht stolz auf seine Vergangenheit als alte europäische Handelsmetropole.

Weil sich Düsseldorf jedoch erst um die Mitte des 19. Jahrhunderts mit Köln auf Augenhöhe befand, konnte auch erst seit dieser Zeit ein wirklicher Wettbewerb entstehen. Seitdem konkurrieren die Städte im Kern um die Ansiedlung von Gewerbe und Verwaltung und seitdem finden die Witze, Vorurteile und Rivalitäten zwischen Düsseldorf und Köln kein Ende.

Die in diesem Band versammelte Ursachenforschung beginnt mit dem historischen Vergleich der beiden in ihrer Entwicklung völlig unterschiedlichen Städte. Danach richtet sich der Blick zunächst auf das erste große mittelalterliche Zusammentreffen der Kölner Stadtbürger und Düsseldorfer Dorfbewohner im Jahr 1288. Die Schlacht von Worringen wird immer noch ebenso gerne wie historisch falsch als Anfangsdatum der Rivalität interpretiert; dies korrigiert Autor Christian Hillen kurz, knapp und faktenreich.

Andere Aufsätze widmen sich dem großen gemeinsamen „Nenner", der Lage der Nachbarstädte am Rhein. Auch die Entwicklung ihrer Häfen als Handelsknotenpunkte zeigt eklatante Unterschiede. Erst das 19. Jahrhundert führte in eine neue Ära: Unter einer gemeinsamen preußischen Herrschaft und unter den Zeichen der Industrialisierung ergaben sich gleiche Vorraussetzungen für beide Städte, die zur echten Konkurrenz führten. In beiden Städten gründeten sich zum Beispiel Dampfschifffahrtsgesellschaften, die noch heute mit der „KD" ein Begriff sind. Die wirtschaftliche Konkurrenz beider Städte – etwa im Bereich der Schifffahrt, des Messewesens und der Luftfahrt – spannt den Bogen bis in unsere Tage.

Mit „Düsseldorf – Köln. Eine gepflegte Rivalität" werden nicht die allseits bekannten Vorurteile präsentiert, sondern die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Eigenarten in ihrer historischen Entwicklung analysiert. Zwist und Rivalität herrschen allenfalls an der Oberfläche. Stattdessen führen die Autoren auf, wie produktiv sich Konkurrenz und Nähe zweier Großstädte auf Wirtschaft, Kultur und Infrastruktur auswirken können.

Entstanden ist ein abwechslungsreiches, informatives und unterhaltsames Buch für jeden, der diesen nachbarschaftlichen Wettbewerb verstehen will, das Dompropst Norbert Feldhoff „Als Düsseldorfer in Köln" durch seine persönlichen Beobachtungen, Bemerkungen und Bekenntnisse.

„Düsseldorf – Köln. Eine gepflegte Rivalität". Herausgegeben von Annette Fimpeler, Veröffentlichung des SchifffahrtMuseums Düsseldorf, erschienen im Greven Verlag Köln, 304 Seiten gebunden mit Schutzumschlag und 113 schwarz-weißen Abbildungen. Erhältlich ab sofort im SchifffahrtMuseum im Schlossturm sowie im Buchhandel zum Preis von 19,90 Euro.

Das SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm am Rheinufer neben der Altstadt lädt zu interessanten Führungen.

Nordmänner verbreiteten Angst

Mit der Hanse kam das Handelsgeschäft auf dem Rhein in Schwung. Bald sollten auch noch „Kolonialwaren" aus den überseeischen Besitzungen ihre Abnehmer über den Rhein bis tief ins Binnenland erreichen. Wie die Kaufleute ihren Handel von der Nordsee bis an den Oberrhein organisierten und welch harte Konkurrenz im internationalen Transportgeschäft der Schiffer bestand, wird in der Führung des Düsseldorfer SchifffahrtMuseums am Sonntag, 26. Februar, vorgestellt. Beginn ist um 15 Uhr.

Als die Rheinländer vor etwa 1200 Jahren seltsame Schiffe sichteten, war es schon zu spät: Wild aussehende Männer überfielen Dörfer und Städte, plünderten die Häuser und waren mit ihren schnellen Schiffen bald wieder auf und davon. Wer die Nordmänner waren und was sie in der Umgebung von Düsseldorf trieben, erfahren junge Museumsbesucher von 6 bis 10 Jahren am Sonntag, 4. März, um 15 Uhr.

Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 - 18 Uhr. Der Eintritt kostet Erwachsene drei Euro und ist für Kinder bis 18 Jahre frei.

Erfolgreiches Luftverkehrsdrehkreuz

Erstmals mehr als 20 Millionen Passagiere auf dem Flughafen Düsseldorf - plus 7 Prozent

Der Düsseldorfer Flughafen blickt auf das erfolgreichste Verkehrsjahr seiner Geschichte zurück. Mit rund 20.322.000 Passagieren bis zum Jahresende verzeichnet Düsseldorf International einen Passagierzuwachs von 7,1 Prozent und wächst damit stärker als der Bundesdurchschnitt. Gleichzeitig baut Düsseldorf seine führende Position als Luftverkehrskreuz in Nordrhein-Westfalen auf einen Marktanteil von über 55 Prozent aus. Dem Passagierwachstum steht bedingt durch den Einsatz von größerem Fluggerät und einer verbesserten Auslastung eine Zunahme von lediglich 2,9 Prozent bei den Flugbewegungen gegenüber. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Zahl der Passagiere pro Flug um 3,7 auf 95,7 zu.

Foto: Wikimedia Commons/Alexander Nieswandt

Erfolgreich war im vergangenen Jahr der Düsseldorfer Flughafen - trotz schwieriger Bedingungen

Ausdruck der Bedeutung

„Die Überschreitung der 20 Millionen-Grenze ist Ausdruck der Bedeutung unseres Airports für einen der wichtigsten Ballungsräume in Europa. In den vergangenen Jahren haben wir gemeinsam mit unseren Airline-Partnern viel Energie in die Entwicklung neuer Strecken zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Rhein-Ruhr investiert. Mit großer Zufriedenheit blicken wir daher alle auf die zurückliegenden Monate und das herausragende Verkehrsergebnis", freut sich Christoph Blume, Sprecher der Flughafengeschäftsführung. Die Branche habe in 2011 stark von dem positiven konjunkturellen Umfeld profitiert. „Unser Erfolg fußt maßgeblich auf der Entscheidung, Düsseldorf International zum dritten Drehkreuz in Deutschland nach Frankfurt und München auszubauen. Eine starke Region wie NRW braucht ein leistungsfähiges Luftverkehrsdrehkreuz, will sie langfristig wettbewerbsfähig bleiben."

Der Airport startet trotz einer sich andeutenden Abkühlung der Konjunktur mit Optimismus in das Jahr 2012 und wird seine Marktposition in NRW weiter ausbauen. „Wir werden 2012 die Rhein-Ruhr-Region weiter mit den wichtigen Wirtschaftszentren und Tourismusdestinationen der Welt verbinden und unsere Drehkreuzfunktion unterstreichen", erläuterte Blume. Um die komplexen Abläufe an einem internationalen Flughafen zukünftig noch besser koordinieren zu können, wird Düsseldorf International im Herbst 2012 das so genannte Airport Control Center (ACC) in Betrieb nehmen, in dem alle an der Flugzeugabfertigung beteiligten Stellen vertreten sein werden. „Wir investieren drei Millionen Euro in das ACC mit dem Ziel, die Abläufe am Boden weiter zu optimieren und so einen Beitrag zur weiteren Verbesserung der Pünktlichkeit zu leisten. Das ACC ist Teil unseres umfassenden Investitionsprogramms. Pro Jahr wenden wir rund 100 Millionen Euro für Neuprojekte und Instandhaltung auf, um unseren Airport im Sinne der Passagiere und Airlines weiterzuentwickeln."

Schwierige Bedingungen

Bei allen positiven Nachrichten mahnte Blume aber auch die schwierigen politischen Rahmenbedingungen für die Luftverkehrsbranche an. Die Luftverkehrsabgabe habe den Airlines und damit auch den Flughäfen zum überwiegenden Teil massiv geschadet, verzerre den Wettbewerb und setze die gesamte Branche wirtschaftlich stark unter Druck. Blume: „Die Erfahrungen mit vergleichbaren Luftverkehrssteuern im europäischen Ausland haben gezeigt, dass die volkswirtschaftliche und fiskalische Gesamtbilanz einer rein nationalen Besteuerung des Luftverkehrs negativ ausfällt. Eine deutliche Schädigung der Flughäfen und des Luftverkehrsstandorts Deutschland sind die Folge."

Weiter appellierte Blume an die Politik, die einseitige Einbeziehung des europäischen Luftverkehrs in den Emissionshandel zurückzunehmen: „Alleine in Deutschland hängen 850.000 Arbeitsplätze vom Luftverkehr ab. Die einseitige Einbeziehung in den Emissionshandel führt zu massiven Wettbewerbsbeeinträchtigungen und gefährdet einen Teil dieser Arbeitsplätze."

Vielfältiges Jubiläumsprogramm

Das 100-jährige Jubiläum des Clemens-Sels-Museums ist für die Stadt ein Grund zum feiern. Begonnen wurde am 22. Januar mit der Eröffnung der Ausstellung „100 Jahre – 100 Schätze". Bis Mitte April wird mit einem umfangreichen Begleitprogramm mit Exkursionen und Diskussionsrunden daran erinnert, dass sich der Bestand des Museums von einer Privatsammlung ausgehend weiterentwickelt hat und die Sammelleidenschaft bis heute in Neuss und Umgebung ungebrochen ist.

Einen weiteren Brückenschlag zwischen Vergangenheit und Gegenwart möchte das Clemens-Sels-Museum mit dem Projekt der „Neusser Wunderkammer" vom 8. März bis 15. April 2012 erreichen. Bevor sich die ersten Museen etablierten, trugen kirchliche und weltliche Fürsten, aber auch wohlhabende Bürger Raritäten und Kuriositäten aus Kunst und Natur in den sogenannten „Wunderkammern" zusammen. In Anlehnung an diese Vorbilder wird die Neusser Bevölkerung eingeladen, sich an der Erstellung einer aktuellen Wunderkammer in Neuss zu beteiligen.

Vielfältig

Foto: IHK Mittlerer Niederrhein

Für große Festlichkeiten wie Hochzeiten, Geburtstage, Geschäftsfeier oder Vereinspartys stehen im Rennbahnpark ein großer Eventsaal für mehr als 200 Personen zur Verfügung. Die engagierte Mannschaft übernimmt außerdem auch gerne die Organisation und Raumdekoration. Know How, auf das Interessenten auch zu Hause zurück greifen können: Der Catering- und Partyservice „DeLuxe" ist der ideale Partner, um einem festlichen Anlass einen kulinarischen Rahmen zu verleihen. Egal ob Geburtstagsfeier, Hochzeit, Firmenfest, Gala-Diner oder Party. Und das an beinahe jedem Ort.

Auswahl

Die Cocktail-Bar des Restaurants Rennbahn bietet den Gästen eine Vielfalt an leckeren und interessanten Cocktails - natürlich von einem professionellen Barmann für Sie zubereitet. Jeden Sonntag gibt es von 17 bis 23 Uhr Happy Hour für Cocktails mit Tequilla und Vodka. Und für Kenner von alkoholischen Getränken wird immer eine reiche Auswahl von guten Weinen und Spirituosen bereit gehalten. Einfach einmal ausprobieren!

Attraktiv

Nur wenige Schritte von der Neusser Innenstadt präsentiert sich seit 2010 der neugestaltete RennbahnPark. Alles ist möglich: Sport - ob Nordic Walking, Basketball Beachvolleyball, Disk-Golf - oder Entspannung, ob Pferderennen oder Publikumsmessen, Musik-Events oder Firmenveranstaltung.

Russland entdecken

Rennbahn Neuss lädt die Gäste ein, die Küche und Seele Russlands zu entdecken

Unsterblich verliebt hat sich auf der Silvesterfeier 2010/11 Mariana Bogatyreva: In das neue Jahr rutschte sie in den Räumlichkeiten an der Neusser Rennbahn. Genau der Ort, um den Neussern Seele, Kultur und vor allem die Küche ihres russischen Geburtslandes näher zu bringen, dachte sie sich. Denn die sind ganz anders, als sich die Rheinländer es vorstellen. Und was sonst vieler Worte bedarf, um auch kleinere Nuancen zu erklären, gelingt Mariana Bogatyreva gemeinsam mit Koch Andrey Volochaev mit wenigen schmackhaften Bissen. Etwa bei einem Stör Kaiser Art, einer Soljanka oder Blinis. Manchmal sagt ein Gericht mehr als tausend Worte.

Im Mai 2011 ergab sich für die beiden Inhaber die Chance, die Rennbahn zu übernehmen. Mit großem Erfolg: Die ebenso preiswerte wie qualitativ hochwertige Küche lockt vor allem an Wochenenden zahlreiche Besucher an. Dazu trägt auch das Russische Menü für zwei Personen bei, das zusammen nur 25 Euro kostet – und das bei sechs Gängen unter anderem mit Borscht, „Schuba" und „Tschebureki" aufwartet. Aber auch die Liebhaber der internationalen (Zander, Steak und Schnitzel) ebenso wie der Rheinischen Küche (Düsseldorfer Senftrostbraten) finden auf der Karte bestimmt etwas Passendes.

„Ich glaube schon, dass wir etwas Besonderes sind, denn wir sind auf die alte russische Küche spezialisiert, wie es sie in der Umgebung nicht gibt", meint die Inhaberin selbstbewusst. Und würde sich freuen, wenn auch mehr Mittagsgäste etwa der Neusser Firmen oder Familien abends während der Woche statt den Rheinischen Spezialitäten wie Balkan-Grillplatte und Pizza die russische Küche ausprobieren würden – preislich braucht das Restaurant Rennbahn keinen Vergleich zu scheuen. Und geschmacklich schon gar nicht.

Neben der Küche sind das unschlagbare Ambiente der Rennbahn und des dort befindlichen neuen Parks sowie die zahlreichen und vor allem kostenlosen Parkplätze direkt vor der Eingangstür weitere gewichtige Pluspunkte.

Mariana Bogatyreva und Andrey Volochaev.

Besonderes Flair

Ganz besonders hat es Mariana Bogatyreva die besondere Stimmung des benachbarten Hafens angetan, die Dynamik aber gleichzeitige Romantik, die vielen verschiedenen Nationalitäten, die hier ein und aus gehen, um Geschäfte miteinander zu machen. Gleichzeitig, so betont sie, liegt der RennbahnPark aber auch gleich neben der Innenstadt, die in nur wenigen Minuten zu Fuß zu erreichen ist. Und schließlich sind nebenan auch die Bürogebäude der international tätigen Unternehmen. Für sie eine Mischung, die den besonderen Charme des grünen Park-Standortes ausmachen.

Helfen und zugleich genießen

Benefizparty des Vereins „Eine bessere Zukunft" ein großer Erfolg

Gleich zwei Mal trumpfte das Restaurant Rennbahn als ebenso abwechslungsreiche wie stimmungsvolle Eventlocation auf: Melancholische Melodien - vom unvergessenen Doktor Schiwago über „Kalinka" bis zur Hommage an die Wolga - erklangen beim ersten „Russischen Adventszauber". Dass im vorweihnachtlichen Rheinland trotzdem keine trübsinnige Stimmung aufkam lag an dem Anlass: Das Organisationsteam des Vereins „Eine bessere Zukunft" zu Gunsten kolumbianischer Kinder und die Betreiberin des Restaurants „Rennbahn Neuss", Mariana Bogatyreva, hatten spontan die ungewöhnliche Idee.

Der große Festsaal bietet beste Möglichkeiten.

Die Benefiz-Party des Vereins „Eine bessere Zukunft" gehört in Neuss inzwischen fest zum Terminkalender: Kurz vor Beginn der Vorweihnachtszeit laden die engagierten Mitglieder zu einem Essen ein, bei dem sie Spenden erbitten und über ihre Arbeit in den vergangenen zwölf Monaten berichten. In diesem Jahr kamen beinahe 140 Gäste in das Restaurant „Rennbahn Neuss" um zu helfen und zu genießen.

Nicht nur das Spendenziel wurde erreicht, auch die Bilanz vor Ort stimmt: „Die Kinder können in einer tollen, kindgerechten Umgebung mit Gleichaltrigen ihren Alltag verbringen." Eindrücklicher noch als die Bilder waren die Erzählungen der Studentin Jessica Wohlleben, die drei Monate in dem Projekt gearbeitet hat.

Logistische Erfolgsgeschichte im Drehkreuz Neuss

Optimodal B. V. bietet Containertransporte mit Schwerpunkt auf Schiene und Wasserstraße - neue Dispositionsstelle in Neuss

Eine starke Erfolgsgeschichte hat die Optimodal Nederland B. V. in den letzten Monaten in Neuss geschrieben. Das 1992 in Rotterdam gegründete Unternehmen hat sich auf logistische Dienstleistungen, vor allem Containertransporte auf Schiene, Straße und Wasser konzentriert. Seit Juni 2011 wird es von Karsten Scheidhauer geführt, dem Geschäftsführer des Terminals „Neuss Trimodal". Entsprechend ist Optimodal seit dem 2. Januar auch am Rhein vertreten: Um den Kunden und Interessenten noch näher zu kommen, nahm das Unternehmen eine Dispositionsstelle unter der Leitung von Katja Benteler in Betrieb. „Dies ist ein weiterer Schritt, um den Qualitätsnamen ‚Optimodal' noch stabiler im Markt zu positionieren", erläutert die Managerin.

In den letzten Jahren konnte Optimodal stetig wachsende Umsatzzahlen vorlegen. Standen 2009 noch 3,4 Mio. Euro in den Büchern, waren es 2010 schon 5,3 Mio. Euro. 2011 wurde ein Umsatz von rund 7 Mio. Euro erreicht, wie Scheidhauer berichtet. Zudem konnte er die Mitarbeiterzahl durch die Erweiterung um die Neusser Repräsentanz von bislang 14 auf 20 steigern.
Noch größer jedoch ist der Gewinn für die Umwelt: Stößt ein nach Euro Norm 5 ausgerüsteter Lkw 66 Gramm CO_2 pro transportierter Tonne je Kilometer aus, sind es bei der Elektrolok nur 15 Gramm. Auch im kombinierten Transport mit E-Lok und Lkw ist die Umwelt-Bilanz bei CO2 um etwa ein Drittel günstiger als über die Straße allein.
Vorteile, die das Unternehmen auf mehreren Relationen ausspielt: So werden mit dem Betuwe-Express die Standorte Duisburg und Dortmund an Rotterdam angeschlossen. Von Duisburg aus bestehen weitere Anschlüsse nach Hamburg, Leipzig, München, Ludwigshafen sowie nach Madrid und Valencia. Auch Neuss ist direkt mit Rotterdam verbunden, von hier aus werden die Güter über Lübeck und Hamburg in den skandinavischen Raum, Wien, Budapest, Graz, Wels und ins italienische Gallarate weiter verfrachtet.

Beste Bedingungen

Es sind viele Faktoren, die für Geschäftsführer Karsten Scheidhauer die Arbeit am Drehkreuz Neuss so besonders machen. Neben der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen als einer der Gesellschafter am Terminal Neuss Trimodal schätzt er die angenehme und aktive Kooperation in der täglichen Zusammenarbeit.
Auch die Lage der Stadt in der Region, entlang der nationalen Verkehrsadern sowie im Schnittpunkt der Warenströme Westeuropas sowie die hervorragende Anbindung an alle Verkehrsträger, sind für den Logistiker besondere Pluspunkte von Neuss.

Erfolgreich

Vor fast zwei Jahren startete Optimodal den Quirinus-Express, benannt nach dem Schutzheiligen der Stadt Neuss. Vier mal pro Woche verbindet er über den Schienenweg Rotterdam und Neuss. Der Zug hat ein Länge von 700 Metern sowie eine Kapazität von bis zu 2000 Tonnen oder 100 Containern.

Partner

Gesellschafter der Optimodal sind mit 75,7 Prozent die Kombiverkehr, ein neutraler Operateur, der Spediteuren und Transportunternehmen intermodale Verkehre auf nahezu allen europäischen Verkehrswegen ermöglichen will. Weitere 24,3 Prozent hält DB Schenker Rail Nederland N. V., der größte Schienentransporteur in den Niederlanden.

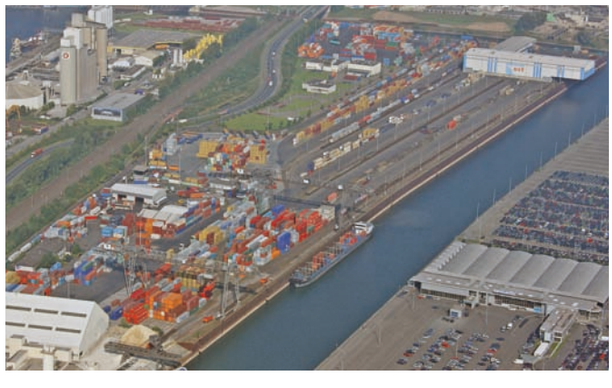
Vielseitig

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 Bargeoperateuren zu kooperieren. Schiffe die Neuss sonst passieren, werden von Optimodal als zuverlässige Ergänzung zum ‚Quirinus-Express' eingesetzt und bedienen Neuss." Entsprechend sei Optimodal auch ein hervorragender Partner in allen belangen der Binnenschifffahrt.

Für die Zukunft gerüstet

Neuss Trimodal überzeugt mit seinem Leistungsspektrum

Ein wichtiges Element in der Logistikkette von Optimodal B. V. ist das Terminal Neuss Trimodal (NT): Auf einer Fläche von 13,3 Hektar werden im Neusser Hafen von den 77 Mitarbeitern mit zwei Krananlagen sowie acht mobilen Umschlagsgeräten jährlich über 300.000 Einheiten umgeschlagen. Das Terminal verfügt über eine Lagerkapazität von 10.200 TEU sowie acht Gleise. Aufgrund einer Kailänge von 230 Metern können auch Binnenschiffe der neuesten Generation problemlos abgefertigt werden.



Trimodal wird von Optimodal als Agent eingesetzt, der nicht nur die Truckingaktivitäten, sondern auch die Umschlags- und Zugabfertigung vor Ort ausführt.
Der im August 2003 gegründete Terminal Neuss Trimodal hat fünf namhafte Gesellschafter: Wincanton, Kombiverkehr und Maersk mit je 25 Prozent, die Neuss Düsseldorfer Häfen (15 Prozent) sowie Ambrogio (10 Prozent).
Und das Terminal ist für die anstehenden Aufgaben gut gerüstet: Um die anstehenden Mengenzuwächse zu bewältigen, haben die Partner in den vergangenen Monaten rund 1,8 Mio. Euro in neue Terminalsoftware investiert. Zudem soll der Standort kurzfristig weiter ausgebaut und durch zwei zusätzliche Krananlagen ergänzt werden. Auch die Erweiterung um ein weiteres Gleis, damit die Ausdehnung der Kapazitäten von derzeit 4.300 auf über 5.000 Metern sowie der Ausbau des Kais sind vorgesehen.

Finanzierung sichern

Binnenhäfen suchten das Gespräch mit Politik und Verwaltung

Moderator Lutz Lauenroth (v.l.n.r.) mit Professor Alexander Eisenkopf, Torsten Staffeldt, Anton Hofreiter, Rainer Schäfer und Gustav Herzog beim Parlamentarischen Abend in Berlin.

In diesem Jahr befasste sich der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) auf seinem sechsten Parlamentarischen Abend mit Investitionen in die Infrastruktur und fragte: Sind Kürzungen wirklich alternativlos? Mit dieser Frage hatte der Verband den Nerv getroffen, was auch die große Teilnehmerzahl aus Politik und Verbänden zeigte.
Prof. Alexander Eisenkopf stellte in seiner Rede fest, dass es einen eindeutig nachgewiesenen Zusammenhang zwischen Wirtschaftswachstum, Wohlstand und der Qualität der Infrastruktur in unserem Land gibt. „Wenn Investitionen in Straße, Schiene und Wasserstraße zu gering ausfallen, geht das mittelfristig immer mit Wachstumseinbußen einher und hat weniger Arbeitsplätze sowie einem geringeren gesellschaftlichen Wohlstand zur Folge."
Auf die Frage zur Höhe der vorhandenen Infrastrukturmittel gab Rainer Schäfer zu bedenken: „Es gibt zu allererst zu wenig Geld. Es muss wirklich eine substanzielle Mitteleröhung her, auch wenn dies, wie wir alle heute gehört haben, schwierig wird." Er wies aber auch alle Anwesenden darauf hin, dass die Verbände es schaffen müssen, die Politiker von der Wichtigkeit zu überzeugen. „Wir müssen den Politikern beistehen, wenn Sie für den Ausbau der Infrastruktur kämpfen und es nicht als selbstverständlich ansehen", so Schäfer weiter.
In der anschließenden Podiumsdiskussion sprach MdB Anton Hofreiter (Die Grünen) von „klugen Investitionen". Hierbei bezog er sich vordringlich auf Investitionen in das Seehafenhinterland sowie die Erweiterung der trimodalen Umschlagpunkte. Wichtig war für ihn, im Rahmen dieser Veranstaltung deutlich zu machen, dass er das Thema der Unterhaltung von bereits vorhandener Infrastruktur außer Frage stellt. Er merkte aber kritisch an, dass dies in der Vergangenheit etwas vernachlässigt worden ist.
Torsten Staffeldt (MdB, FDP), Koordinator der Parlamentarischen Gruppe Binnenschifffahrt, machte deutlich, dass die Verkehrsträger gut und vernünftig verknüpft sein müssen. Für ihn sind integrierte Verkehrskonzepte keine Lösung, man müsse sich aber bewusst werden, dass Verkehre auf verschiedenen Verkehrswegen stattfinden und wo möglich, am besten zu kombinieren sind.
„Politik muss gestalten!", war die Aussage von MdB Gustav Herzog (SPD) im Rahmen der Diskussionsrunde am gestrigen Abend. „Es ist vor allem wichtig, dass es zu keinem gegeneinander Ausspielen der Verkehrsträger kommt", so Herzog weiter.

Logistikpartner für Deutschland

Rotterdam und die NRW-Binnenhäfen ziehen gemeinsam an einem (Logistik-)Strang

Wirtschaftsminister Harry K. Voigtsberger will sich beim Bund dafür einsetzen, dass die grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte bei der Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts berücksichtigt werden. Das erklärte der Minister auf einem Parlamentarischen Abend zum Thema Transport und Logistik, veranstaltet vom nordrhein-westfälischen Wirtschaftsministerium und dem Hafenbetrieb Rotterdam in der NRW-Landesvertretung in Berlin. Im Mittelpunkt standen die gegenseitigen Beziehungen und die Verkehrspolitik des Bundes.

Der Hafen Rotterdam ist für den Standort Deutschland von erheblicher Bedeutung.

„Nordrhein-Westfalen ist das Hinterland und die verlängerte Kaimauer für die ZARA-Häfen (Zeebrügge, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen). Gute Verkehrsanbindungen sind zentral für die wirtschaftliche Zusammenarbeit. Wir setzen auf trimodale Lösungen und gut funktionierende Logistikketten. Besonders wichtig ist für NRW die Betuwe-Linie, die die Häfen Amsterdam und Rotterdam mit dem Ruhrgebiet verbindet", sagte Voigtsberger.
Hans Smits, CEO Havenbedrijf Rotterdam: „Für uns in Rotterdam ist Nordrhein-Westfalen durch die Verbindung über den Rhein seit jeher ein natürlicher Partner. Ohne die Industrie und Wirtschaft dort und in den anderen Regionen entlang des Rheins, hätte der Rotterdamer Hafen niemals den Stellenwert in Europa erreicht, den er heute hat. Dies wollen wir durch diese Veranstaltung in Berlin deutlich machen. Wir fühlen uns der deutschen Wirtschaft verpflichtet."
Auch die Zahlen zum Güterumschlag beweisen das. Laut Erhebungen des Hafenbetriebes Rotterdam gingen im Jahr 2010 rund 110 Millionen Tonnen des Rotterdamer Güterumschlags von und nach Deutschland. Davon stammten 72 Millionen Tonnen aus Nordrhein-Westfalen beziehungsweise waren für die dortige Industrie bestimmt.
„Für die nordrhein-westfälische Industrie ist der Rotterdamer Hafen zusammen mit den anderen Westhäfen das Tor zur Welt. Wir haben leistungsstarke Binnenhäfen bei uns in NRW und weiter westlich starke Seehäfen vor unserer Tür. Deshalb kann unsere Exportwirtschaft im weltweiten Wettbewerb bestehen. NRW ist auch ein Hafenland, das ist die Botschaft dieses Abends", erklärte Voigtsberger
Hans Smits: „Die Ankündigung der Bundesregierung, im nächsten Jahr eine Milliarde Euro extra in Infrastruktur zu investieren, ist genau das Signal in Zeiten knapper werdender Haushalte, das wir nötig haben. Wir werden als Hafenbetrieb Rotterdam auch selbst weiter in die Erreichbarkeit unseres Hafens investieren", versprach er den anwesenden Gästen.

Fotos: Wikimedia Commons / Christian Bier

Kanal mit bewegter Geschichte

Kurz nach seiner Einweihung musste der Elbe-Seitenkanal erst einmal wieder geschlossen werden – verlässliche Verbindung nach Hamburg für die Binnenschiffer

Es ist eine der jüngsten Wasserstraßen Deutschlands: Am 15. Juni 1976 wurde nach achtjähriger Bauzeit der Elbe-Seitenkanal (ESK) feierlich eröffnet.
Die wichtige Verkehrsverbindung zweigt zwischen Braunschweig und Wolfsburg aus der Scheitelhaltung des Mittellandkanals (MLK) ab, führt in nördlicher Richtung über das Allertal durch die Lüneburger Heide und mündet bei Artlenburg in die Elbe bei der Staustufe Geesthacht. Mit diesem leistungsfähigen Kanal sind die Seehäfen Hamburg und Lübeck zuverlässig an das Netz der Binnenwasserstraßen angeschlossen, wie das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Uelzen beschreibt.
Denn der Elbe-Seitenkanal ermöglicht die Umfahrung der fahrtechnisch schlechten und von wechselnden Wasserständen beeinflussten Elbstrecke zwischen Lauenburg und Magdeburg und verkürzt gleichzeitig über die Oststrecke des Mittellandkanals die Entfernung zwischen diesen Orten noch um 33 Kilometer.
Schon einen Monat nach der Eröffnung musste der Kanal am 18. Juli nach einem Dammbruch wieder gesperrt werden. Nach Behebung des Schadens und Durchführung zusätzlicher Sicherungsmaßnahmen an Einzelbauwerken wurde der Kanal dann im Juni 1977 wieder in Betrieb genommen.
Zu Zeiten der Teilung war der Kanal die einzige Verbindung zwischen Elbe und Mittellandkanal. Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg lag damals auf der anderen Seite des eisernen Vorhanges. Gleichzeitig sollte der Kanal auch ein in Nord-Süd-Richtung verlaufendes Hindernis für Panzertruppen sein.
Wirtschaftlich profitieren konnten von dem Kanal besonders die damals bundeseigene Salzgitter AG und weitere Industrieunternehmen im Raum Hannover-Braunschweig. Für den Kanalbau, insbesondere zum Aufschütten der bis zu sechs Meter hohen Kanalböschungen, wurden große Mengen an Sand benötigt. Das Material wurde teilweise in Kanalnähe entnommen, wodurch Baggerseen entstanden, die vielfach zu Badeseen wurden.
Nach der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten und der Öffnung der osteuropäischen Märkte hat der Elbe-Seitenkanal noch weiter an Bedeutung für den Verkehr gewonnen. In den letzten Jahren hat sich ein erfreulicher Verkehrszuwachs auf knapp 9 Mio. Gütertonnen pro Jahr eingestellt.

Hebewerk überwindet 38 Meter

In Uelzen steht eine der größten Schleusen Deutschlands - fit für die Zukunft

Der Elbe-Seitenkanal ist 115,2 Kilometer lang. Der Höhenunterschied von 61 Metern zwischen dem Wasserspiegel der Mittellandkanal-Scheitelhaltung (NN + 65 m) und dem Normalstau der Elbe-Staustufe Geesthacht (NN + 4 m) wird mit zwei Abstiegsanlagen, den zwei Schachtschleusen in Uelzen (Fallhöhe 23 Meter) und dem Doppelsenkrecht-Schiffshebewerk Lüneburg (Fallhöhe 38 Meter), überwunden.
Das imposante Schiffshebewerk Lüneburg besitzt zwei unabhängig voneinander senkrecht bewegbare Tröge, in denen Schiffe die dortigen 38 Meter Höhendifferenz überwinden können (Schiffsaufzug). Beide Tröge werden durch an 240 Stahlseilen hängenden Gegengewichte gehalten. Sie sind baugleich mit je 100 Metern Länge, 12 Meter Breite und haben eine Wassertiefe von circa 3,40 Meter. Die reine 38 Metern lange Trogfahrt dauert nur etwa 3 Minuten. Beim Betrieb des Hebewerks kommt es zu keinen nennenswerten Wasserverlusten, so das Wasser- und Schifffahrtsamt.
Der Elbe-Seitenkanal ist für 1.350 t-Schiffe und Schubverbände bemessen worden. Neben der wichtigen verkehrlichen Funktion hat der Kanal insbesondere auch Bedeutung für die Wasserwirtschaft und erfüllt eine wichtige Freizeit- und Erholungsfunktion.
Ende 2006 wurde mit dem Neubau der Schleuse Uelzen II, unmittelbar neben der vorhandenen Schleuse Uelzen I, eine weitere wichtige Komponente im Hinblick auf die stetig steigende Bedeutung des Elbe-Seitenkanals in Betrieb genommen. Diese hochmoderne Sparschleuse mit jeweils 4 Sparbecken, seitlich übereinander angeordnet, erreicht eine Wassererspamis von bis zu 70 Prozent. Mit der Fallhöhe von 23 Metern, einer Drempeltiefe von 4 Metern, der Kammerlänge von 190 Metern und -breite von 12,5 Metern zählt die Schleuse Uelzen II zu den größten Binnenschifffahrtsschleusen Deutschlands.
Nach Inbetriebnahme der zweiten Schleuse konnte die Leistungsfähigkeit des Elbe-Seitenkanals in Hinblick auf die prognostizierten zukünftigen Verkehre entscheidend erhöht werden. Nunmehr bestehen, wie auch beim Schiffshebewerk Lüneburg in Scharnebeck mit seinen beiden Trögen, auch hier zwei unabhängig voneinander arbeitende Schleusenkammern, die die Betriebssicherheit dauerhaft gewährleisten.

Fotos: Wikimedia Commons / les

Uelzen

Mit verhaltenem Optimismus

NRW-Minister Voigtsberger betont Bedeutung der Logistik für den Wohlstand aller

Mehr als 150 Vertreter aus Wirtschaft, Logistikgewerbe, Wissenschaft, Verwaltung und Politik, allen voran NRW-Verkehrsminister Harry K. Voigtsberger waren der Einladung des Zusammenschlusses Logistikcluster NRW in die Düsseldorfer IHK gefolgt. Neben der Lageeinschätzung für 2012 ging es in diesem Jahr vor allem um das Thema Co-Modalität. Dabei wurde nochmals deutlich, dass die logistischen Aufgaben der Zukunft mit einem immer noch anzunehmenden Verkehrswachstum von rund 60 Prozent nur im Zusammenspiel aller Verkehrsträger möglich sind. Dazu müssen jedoch dringendst verschiedene infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen werden.

Im Dezember 2011 stieg das Geschäftsklima des Indexes aufgrund einer besseren Zukunftserwartung nach leichter Eintrübung in den Vormonaten wieder an. Aber auch für 2012 erwartet die Branche eher eine Seitwärtsentwicklung als ein starkes Wachstum – die Einschätzungen in NRW sind in diesem Punkt allerdings etwas positiver als im Bundesvergleich.

Sorgen machen sich die Unternehmen um den Nachwuchs. So erwarten zwar die meisten Firmen Neueinstellungen für das laufende Jahr – oft fehlen aber geeignete Bewerber und Engpässe werden in allen Bereichen der Logistik schon heute deutlich.

„Mobilität und Logistik zählen aus guten Gründen zu den Leitmärkten, auf die sich die Wirtschaftspolitik des Landes in den nächsten Jahren konzentrieren wird. Die Logistikwirtschaft ist für den Wirtschaftsstandort NRW von herausragender Bedeutung", fasste NRW-Wirtschafts- und Verkehrsminister Harry K. Voigtsberger den hohen Stellenwert der Transport-, Speditions- und Logistikwirtschaft für das größte deutsche Bundesland zusammen. Er werde sich als Verkehrs- und Infrastrukturminister weiterhin für den Ausbau der Schienen-, Wasser- und Straßenverkehrswege einsetzen, mahnte aber auch mit Blick auf die seines Erachtens bestehenden Ausbaugrenzen Maßnahmen zur effizienteren Nutzung der bereits vorhandenen Verkehrsträger an.

Armin Riedl, Geschäftsführer der Kombiverkehr, und Rainer Schäfer, der Geschäftsführer des Neuss-Düsseldorfer Hafens und BÖB-Präsident, befassten sich insbesondere mit der infrastrukturellen Situation von inter- und multimodalen Verkehren. Armin Riedl betonte Bottlenecks im Schienen-Hinterlandverkehr der ZARA-Häfen zu den NRW-Logistikknoten. Hierzu gehörten nicht nur die dringenden Projekte 3. Gleis Emmerich – Oberhausen (Betuwe-Route) und damit zusammenhängend höhere Verfügbarkeiten im Bahnknoten Oberhausen-West sowie der Bau des Eisernen Rheins. Kapazitätsbedingte Engpässe zur Zugbildung in bestimmten Vorbahnhöfen von NRW-Hafenstandorten seien zudem ein weiterer Hemmschuh für noch mehr Co-modale Angebote.

Deutlich mehr Umschlag

Neuss Trimodal jetzt Teil des logistischen Netzwerkes der ECT

Schon im Hinterland für den Seehafen einchecken: Das geht jetzt auch in Neuss.

Mit deutlich mehr Mengen kann ab diesem Jahr die Mannschaft des Containerterminals Neuss Trimodal rechnen. Der Standort ist seit Mitte Dezember als achtes Terminal in das Netzwerk der European Gateway Services der ECT aufgenommen worden. Für dieses bedeutet die Partnerschaft den Gewinn eines weiteren bedeutenden Knotenpunktes vor allem für die Erschließung von Destinationen in Süd- und Osteuropa.

ECT wurde 1966 in Rotterdam gegründet, wo das Unternehmen inzwischen drei Umschlagstellen betreibt: ECT Delta Terminal, ECT City Terminal sowie Euromax Terminal Rotterdam.

Für den An- und Abtransport hat der nach eigenen Angaben führende Terminalbetreiber Europas ein ausgeklügeltes Netz in das Hinterland aufgebaut. Das umfasst die Standorte Amsterdam, Moerdijk, Willebroek, Avelgem, Liege, Venlo, Duisburg und neuerdings eben auch Neuss. An diesen logistischen Drehscheiben betriebt das Unternehmen eigene Terminals oder ist an den Unternehmen beteiligt. Mit Neuss Trimodal dagegen ist ECT eine reine Partnerschaft, ohne Beteiligung am Unternehmen eingegangen. Das bedeutet, dass NT seine bewährte Neutralität nicht aufgeben wird, wie beide Partner versichern.

Zwischen allen Standorten bestehen sowohl regelmäßige Schiffs- und Eisenbahnverbindungen als auch Straßentransporte. Zudem werden über regelmäßige Feederverkehre auch die europäischen Küstenregionen an die drei Umschlagsorte angebunden.

Zweiter wichtiger Bestandteil der Hinterlandstrategie sind die so genannten „European Gateway Services": An den Standorten werden den Kunden alle erforderlichen Dienstleistungen aus einer Hand angeboten: Das beginnt bei der Zustellung beziehungsweise Abholung der Container, über die Zollformalitäten bis hin zu weiteren Serviceleistungen – alles papierlos, „just in time" und vor allem so umweltfreundlich wie möglich, wie Paul Ham, Manager Business Development ECT, Rotterdam, berichtet. Zu den Kunden gehören dabei Reedereien ebenso wie Speditionen oder Verlader.

Kernpunkt ist dabei das „Extended Gate"-Konzept, wobei der Hinterland-Terminal wie eine verlängerte Tür zu dem Seeterminal funktioniert: Hier werden die Container bereits im Binnenland übernommen, für den Weitertransport gesammelt beziehungsweise von See kommend zunächst gebündelt hin transportiert, bevor sie an die Kunden verteilt beziehungsweise von ihnen abgeholt werden. Der Vorteil: Für die Kunden ist nicht allein wegen der kürzeren Wege der Aufwand wesentlich geringer, der Seeterminalbetreiber vermeidet Verstopfungen auf seinem knappen Platz.

Kühler Kopf vermeidet Heizkosten

Die Stadtwerke Düsseldorf geben Tipps, damit die Heizung nicht ins Schwitzen kommt

Wenn die Temperaturen in den Keller purzeln, reagieren viele Menschen mit einem Griff zur Heizung. Marc-André Müller, Leiter der Energieberatung bei den Stadtwerken Düsseldorf, empfiehlt dabei, ein paar einfache Hinweise zu befolgen, auch in der kalten Jahreszeit auf den Energieverbrauch zu achten und Einsparmöglichkeiten zu nutzen.

Als erstes räumt der Fachmann mit einem Gerücht auf: Die „normale Raumtemperatur" beträgt in Deutschland 20 Grad. Viele denken, dass es 21 Grad sein müssen, um sich wohl zu fühlen. Das ist der Wert, für den nach geltenden Normen Heizanlagen dimensioniert werden. Natürlich weiß auch er, dass es Menschen gibt, die es gerne etwas wärmer mögen. „Aber in dem Fall muss man sich bewusst sein, dass die normale Heizungsanlage entsprechend mehr Energie verbraucht." So steigt die benötigte Energiemenge durchschnittlich pro Grad Raumtemperatur um rund sechs Prozent.

Ein besonderes Greul sind für den Fachmann bei Außentemperaturen unter 10 Grad dauerhaft auf Kipp gestellte Fenster: Die Heizung muss gegen die einströmende Kälte ankämpfen und die umgebenden Wände kühlen aus. Im schlimmsten Fall droht Schimmelpilz.. „Wer also gerne kühl schläft, möchte doch bitte die Tür zu den Wohnräumen geschlossen halten. Und dann tagsüber wieder heizen – bei geschlossenem Fenster." Entsprechend ergänzt er, die Badezimmer geschlossen zu halten – auch bei Abwesenheit. „Zudem würde ich empfehlen, Handtücher außerhalb der Wohnung zu trocknen und nasse Fliesen nach dem Duschen mit einem Abzieher zu trocknen."

Foto: www.ella-photography.com

Bei eiskalten Außentemperaturen ist cleveres Heizen gefragt.

Müller hat aber noch weitere Ideen: Etwa nachts nicht durchgehend zu heizen und die Temperatur in wenig genutzten Räumen leicht herunter zu regeln. Es empfiehlt sich zudem, Heizkörper nicht durch Möbel zu verstellen oder durch Gardinen zu verhängen, da Thermostate die Raumluft ohne Hindernisse erfassen müssen. Ebenso sollten die Heizkörper regelmäßig entlüftet werden und ein Fachbetrieb nicht nur die Anlage regelmäßig überprüfen, sondern auch den Wasserdruck des Heizkreislaufes kontrollieren.

Zudem ist das Wärmebedürfnis auch von dem Grad der Aktivitäten abhängig: Wer sich bewegt oder intensiv geistig arbeitet, empfindet niedrigere Temperaturen als angenehmer als jemand, der es sich mit einem Buch oder zum Fernsehen auf der Couch bequem macht und dessen Kreislauf zur Ruhe kommt. „Dann kann man natürlich die Heizung für zwei oder drei Stunden hoch drehen", weiß auch Müller. „Aber man könnte sich auch in eine Decke oder einen Pulli kuscheln."

Auch wenn ein Raum wieder aufgeheizt werden soll, empfiehlt der Berater Zurückhaltung: Es sei selbst in solchen Fällen ausreichend, das Thermostat nur auf Stufe 3 statt bis zum Anschlag aufzudrehen. Denn Thermostatventile öffnen den Warmwasserzufluss, bis die gewünschte Raumtemperatur erreicht ist und halten diese zuverlässig.. Bei einer Einstellung auf Stufe 5 wird die Anlage weiter heizen und den Raum überhitzen.

Die neutralen Experten können auch wichtige Hinweise geben, ob sich zum Beispiel mit einer Modernisierung Kosten sparen lassen. Denn heute werden sehr effiziente Modelle wie Brennwertgeräte angeboten. „Bei Heizanlagen, in denen warmes Wasser produziert wird, kann man durchaus über eine Kollektoranlage nachdenken, die die Kraft der Sonne nutzt – und etwa die Hälfte des Warmwasserverbrauchs über das Jahr übernehmen." Unterstützen solche Anlagen zusätzlich die Heizanlage, besteht eventuell auch die Möglichkeit, verschiedene Förderungen zu nutzen.

Auch Gewerbebetriebe können übrigens in der Winterzeit immense Kosten sparen. Zum Beispiel Hallen nur an den Punkten zu heizen (Wärmestrahler), wo es erforderlich ist. Oder Verlustquellen wie langsam schließende Tore oder schlecht isolierte Fenster zu ersetzen. Auch hier empfiehlt sich ein Gespräch mit einem Fachmann.

Infos und Tipps geben die Experten der Stadtwerke Düsseldorf –Energieberatung unter (02 11) 8 21 - 21 21.

Älteste lebende Wirbeltiere

Das Neunauge ist der „Fisch des Jahres 2012" - vier urtümliche Arten leben bei uns

Der Verband Deutscher Sportfischer (VDSF), das Bundesamt für Naturschutz (BfN), der Deutsche Angler Verband (DAV) und der Verband Deutscher Sporttaucher (VDST) haben die Neunaugen zum Fisch des Jahres 2012 gewählt.

Neunaugen, deren Entwicklung rund 400 bis 500 Millionen Jahre zurückreicht, gehören zur ältesten, noch lebenden Wirbeltierklasse der Erdgeschichte. Streng genommen zählen sie nicht zu den „Fischen", sondern zu den so genannten Rundmäulern. Aufgrund von Schutzmaßnahmen haben sich die Neunaugenbestände in unseren heimischen Gewässern in den vergangenen Jahren allmählich erholt. Mit der Wahl zum Fisch des Jahres soll aber auch darauf hingewiesen werden, dass weitere Anstrengungen unternommen werden müssen, um den Fortbestand der einzelnen Arten zu sichern.

In Deutschland gibt es vier Neunaugenarten: Bach- und Flussneunauge, Ukrainisches Neunauge sowie das Meerneunauge. Statt des gewöhnlichen Fischmauls mit Ober- und Unterkiefer haben alle Arten einen kreisförmigen, innen bezahnten Saugmund auf der unteren Seite des Kopfes. Der Körper ist aalförmig und hat keine Schuppen. Die deutsche Bezeichnung Neunauge ist sehr alt und entstand durch ungenaue Beobachtung. Die eigentlichen Augen, die nur einfach vorhandene Nasenöffnung und die sieben, seitlich gelegenen Kiemenöffnungen erwecken bei flüchtigem Betrachten den Eindruck, das Tier hätte neun Augen auf jeder Körperseite.

Alle Neunaugen laichen im Süßwasser ab und kommen dort zur Welt. Während die Bachneunaugen das ganze Leben im Süßwasser verbringen, handelt es sich beim Fluss- und Meerneunauge um Wanderarten.

Direkt nach der Umwandlung zum erwachsenen Tier wandern sie ab in die Brackwasserregionen oder ins Meer. Dort ernähren sie sich parasitisch, indem sie sich an Fischen festsaugen und die Haut aufraspeln. Mit dem Erreichen der Geschlechtsreife erlischt bei allen Arten die Nahrungsaufnahme.

Beispielhaft für Europa

Pläne für Reisholz vorgestellt - enger Dialog mit der Bevölkerung

Erste Ideen für den Ausbau des Reisholzer Hafens zu einem trimodalen Logistikdrehkreuz haben Düsseldorfs Oberbürgermeister Dirk Elbers, der Vorsitzende des Industriekreises Düsseldorf, Dr. Andreas Bruns, und der Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen, Rainer Schäfer, vorgestellt. Die Überlegungen beziehen sich auf ein rund 56 Hektar großes Areal, das bereits heute als Industriegebiet ausgewiesen ist, dessen Potenzial jedoch nicht genutzt wird: Ein Großteil der Fläche liegt brach. Oberbürgermeister Dirk Elbers gab sich überzeugt, dass diese Projektidee im Falle ihrer Umsetzung zu einem „Leuchtturm-Projekt" innerhalb des Masterplans Industrie werden könnte. Zugleich machte der Oberbürgermeister deutlich, dass es sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt um eine Projektidee handele und noch keine konkreten Planungen vorlägen. Diese sollten erst im Rahmen eines Dialogprozesses mit Nachbarn, Anwohnern und interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie im Gespräch mit Investoren ausgearbeitet werden. Dabei werde auch eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, in die Eingaben, Vorschläge und Wünsche von Bürgern einfließen sollen. Elbers: „Mir ist wichtig, dass das gesamte Verfahren so ausgestaltet wird, dass größtmögliche Transparenz sichergestellt ist und dass das Vorhaben durch das Mitwirken der Öffentlichkeit größtmögliche Zustimmung erfährt." Insgesamt solle der neue Logistikstandort Reisholz ein „Beispiel für transparente und offene Projektplanung" werden.

Der Hafen in Reisholz bietet viel Möglichkeiten und Chancen.

Der Vorsitzende des Industriekreises Düsseldorf, Dr. Andreas Bruns, hob die Bedeutung einer funktionierenden und kapazitätsstarken Logistik für den gesamten Wirtschaftsstandort Düsseldorf hervor. Arbeitsplätze in der ansässigen Industrie würden nachhaltig gesichert. Die Projektidee sehe in Reisholz einen Hafen mit „modernsten technischen Standards vor, der Vorbildcharakter für Binnenhafenprojekte in ganz Europa" haben könnte. Sicherheit und Umweltverträglichkeit sollten im Fokus stehen. Durch den Einsatz vollelektrischer und emissionsfreier Krantechnologien könnten Emissionen vermieden oder minimiert werden.

Schäfer und Bruns sind überzeugt, dass die Verwirklichung der Projektidee einen „Mehrwert für den Standort" bedeute. Die Stadtteile Reisholz, Benrath und Holthausen würden von der „dynamischen Wirkung der Investition" profitieren – zum Beispiel durch neue Arbeitsplätze. Mit dem Ausbau des Hafens würden zudem dringend benötigte Hafenflächen geschaffen, um wachsende Warenströme zu bewältigen. Dies wiederum könnte zur Attraktivitätssteigerung des Logistik-Drehkreuzes NRW beitragen.

Eine Projektgesellschaft soll nun alle weiteren Aktivitäten bündeln. Mehr auch unter www.hafen-reisholz.de

Düsseldorf stärkt die Industrie

Stadt verabschiedet sich von den Plänen für die Wohnbebauung an der Kesselstraße

Ein starkes Signal in Richtung Industrie in Düsseldorf und für den Hafen: Oberbürgermeister Dirk Elbers und der Präsident der Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf (IHK), Prof. Dr. Ulrich Lehner, stellten jetzt die konkreten Handlungsfelder für einen Masterplan Industrie vor. In den vergangenen Monaten haben Stadt, IHK, Industrieunternehmen und Verbände neue Wege der Kommunikation und Kooperation beschritten, um die Industrie am Wirtschaftsstandort Düsseldorf nachhaltig zu unterstützen.

Zu den Themen Flächen/Infrastruktur, Technologie/Clusterpolitk, Energie, Industrieimage und Arbeits- und Ausbildungsmarkt wurden von fünf Arbeitsgruppen sowohl Grundvereinbarungen zwischen Stadt und Industrie getroffen als auch erste Aktionsfelder entwickelt.

Die Industrie ist ein wichtiger Garant für Wohlstand und Arbeitsplätze auch in Düsseldorf.

„Die Industrie ist ein starkes Standbein des Wirtschaftsstandortes Düsseldorf. Und so soll es auch bleiben! Deshalb gilt es, den Industriestandort Düsseldorf in seinem Bestand zu festigen und ihn nach Möglichkeiten auch fortzuentwickeln und zukunftsfest zu machen. Wir wollten prüfen, wie wir die für uns so wichtigen Industriebetriebe noch besser an den Standort binden und ihnen die richtigen Rahmenbedingungen für erfolgreiches Arbeiten bieten können", sagte OB Dirk Elbers.

„Was wir in den knapp zehn Monaten in den Arbeitsgruppen für die Stadt erreicht haben, ist ausgezeichnet. Hier demonstrieren wir einen Schulterschluss zwischen der Stadt und ihren Unternehmen und pflegen eine neue Diskussionskultur, wie wir sie in den vergangenen Jahren in dieser Form nicht hatten", erklärte Elbers weiter.

Im Verlauf des Prozesses wurden einige Themen bereits angepackt, über die bisher nicht unbedingt Einigkeit bestand. Neben der Selbstverpflichtung der Industrie zur CO_2-Reduktion, die ein wichtiger Schritt im Rahmen des Klimaschutzplanes der Stadt ist, gibt es auch neue Entwicklungen zum Wohnen im Hafen. „Nach vielen Jahren des Ringens zwischen der Stadt und den Industriebetrieben im Hafen habe ich hier einen klaren Schlussstrich gezogen. Wir verabschieden uns von den Plänen, die Wohnbebauung im Hafen bis zur Kesselstraße auszudehnen. Wir wollen hier keine weiteren Konfliktfelder schaffen. Die Handlungsfelder und Grundsätze, die wir heute zum Masterplan Industrie vorstellen, gehen in dieselbe Richtung: wir werden Lösungen erarbeiten, die allen Anforderungen an eine moderne Stadt Rechnung tragen, in der die Menschen gerne wohnen und erfolgreich arbeiten", betonte der Oberbürgermeister.

Schulterschluss für das System Wasserstraße

Umweltfreundlich, schnell und sicher - aber es geht noch besser

Die Binnenschifffahrt kann sich in Nordrhein-Westfalen über politischen Rückenwind freuen.

Selten waren sich die Teilnehmer einer Konferenz im Präsidentenschlösschen der Bezirksregierung in Düsseldorf so einig. Und kurz vor Weihnachten waren es zudem hochrangige Vertreter von Parteien, Verwaltung, der Wirtschaft, Umweltverbänden sowie der Logistik. Auf Einladung der Initiative „Zukunft durch Industrie" tauschten sie sich bei einem Dialog-Forum „Feinstaub ade? Mit der Binnenschifffahrt auf neuem Kurs" aus. Es entspann sich ein konstruktiver Dialog, den der ehemalige Regierungspräsident und heutiges Ehrenmitglied des Zusammenschlusses, Jürgen Büssow so zusammen fasste: „Die Binnenschifffahrt bietet Möglichkeiten, aber sie muss auch einige Hausaufgaben erledigen."

Feinstaubpartikel und Abgase gefährden nicht nur Gesundheit und Umwelt, so Büssow, sondern müssen entsprechend den Gesetzen und Verordnungen von Bundesregierung und Europäischer Union verringert werden. Eine Aufgabe, der sich alle Verkehrsträger stellen müssen.

Norbert Römer, Vorsitzender der SPD-Fraktion im Landtag versicherte, dass sich die Industrie als Basis des Wohlstandes im Lande auf vernünftige Rahmenbedingungen durch die Landesregierung verlassen könne. Das sei auch im Koalitionsvertrag fest geschrieben. Dazu zählten auch Infrastruktur und Verkehrswege. Die vernünftige Balance zwischen Umweltschutz- und Produktionsinteressen bezeichnete er als eine neue Herausforderung, die in den vergangenen Jahren hinzu gekommen sei.

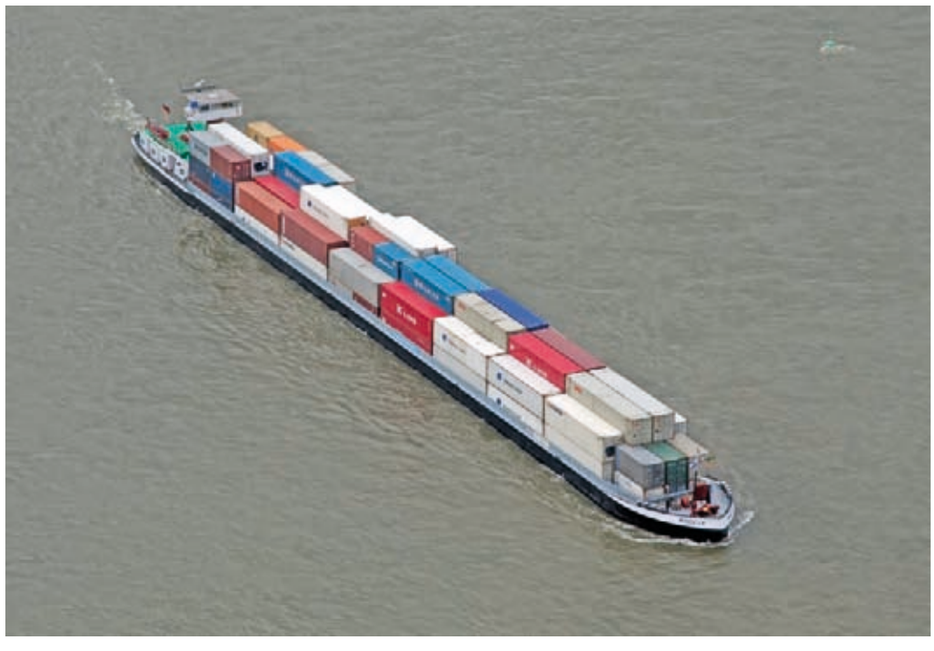
Arndt Glocke, stellvertretender Fraktionsvorsitzender Bündnis 90/ die Grünen und verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion erläuterte, dass die Landesregierung derzeit sowohl ein Binnenschifffahrts- als auch ein Logistikkonzept vorbereite, die 2012 verabschiedet werden und einen Beitrag in der jeweiligen ökologischen Debatte liefern sollen.

„Der Rhein ist eine Bundeswasserstraße und soll es auch bleiben, der Rhein ist die wichtigste Wasserstraße in Deutschland, bei der der Naturschutz auf gewisse Bereiche beschränkt ist – das ist unstrittig", bekräftigte Josef Tumbrinck Vorsitzender NABU NRW. Auch bei den Umweltverbänden bestünde Einigkeit, dass eine Verkehrsverlagerung Richtung Schiff erreicht werden müsse, weil dies der klimaverträglichste Transportweg sei.

Schifffahrt bemüht sich um bessere Werte

Im Vergleich der Verkehrsträger schneidet das Binnenschiff mit Abstand auf vielen Routen am Besten ab

Die Reduzierung umweltbelastender Emissionen und dort vor allem von Feinstaub ist eine Aufgabe, die drängt, wie Dr.-Ing. Andreas Brandt vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen den Teilnehmern der Konferent „Feinstaub ade? Mit der Binnenschifffahrt auf neuem Kurs" berichtete: Trotz genehmigter Überschreitungen lagen drei Standorte im vergangenen Jahr weit oberhalb der ohnehin schon deutlich angehobenen Werte. Dabei habe sich gezeigt, so sein Fazit, dass bei besonderen Wetterlagen, wie sie im Frühjahr und Herbst zu verzeichnen waren, die bisherigen Minderungsmaßnahmen nicht ausreichen sondern dauerhaft strukturelle Änderungen erforderlich sind.



Entsprechend habe die Behörde ein Kataster für die verschiedenen Verkehrsträger erstellt. In dem hat die Binnenschifffahrt zwar nur einen Anteil von zwei Prozent absolut – allerdings verkehren Schiffe nur in wenigen Gebieten, wo die entsprechende Belastung vor Ort und damit die Relevanz des Beitrages an den Emissionen entsprechend deutlich höher liegt.

Um die Möglichkeiten der Reduzierung werde im Frühjahr das Fahrgastschiff „Jan von Werth" der KD mit einem SCRT-System zur Reduzierung von Rußpartikeln nachgerüstet, das eine Minderung von bis zu 99 Prozent verspreche.

Mit dem Projekt solle erforscht werden, in wie weit eine Reduzierung der Belastung durch die Binnenschifffahrt erreicht werden könne.

Dr.-Ing Cornel H. Thill vom Entwicklungszentrum für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) der Universität Duisburg Essen zeigte die zahlreichen Vorteile der Wasserstraßen für die Bevölkerung und des Verkehrsträgers im besonderen auf: So erzeugt ein Binnenschiff bis zu zehn Mal weniger CO_2 als ein Lkw bei einer etwa gleich hohen NOx-Emission. Allerdings liegt der Partikelausstoß des Schiffes deutlich höher als ein Laster. Eine Möglichkeit böten hier schwefelarme Treibstoffe, wie sie bei anderen Verkehrsträgern bereits eingesetzt würden. Aber auch die Binnenschifffahrt bemühe sich mit enormer Innovationsfähigkeit um eine Reduzierung des Kraftstoffeinsatzes.

Neue Anlegestelle wird bestens angenommen

Binnenschiffer finden in den Häfen heute kaum noch Plätze, wo sie den Bord-Pkw an Land hieven können

Auch wenn es in einem Hafen hunderte Möglichkeiten gibt, einen Frachter oder Tanker auch mit der anspruchsvollsten Fracht zu löschen oder laden, stellt eine vergleichsweise einfache Aufgabe viele Binnenschiffer meist vor unlösbare Aufgaben: Der Pkw, den viele auf der Kabine mitführen, mit dem bordeigenen Kran an Land zu hieven und Heim zur Familie zu fahren.

Hafenmeister Michael Reindorf zeigt den Platz, wo Binnenschiffer ihren Pkw an Land heben können.

Extra ausgebaut

In den Häfen sind Plätze, an denen das möglich ist, sehr selten geworden. Denn an den Kais und Spundwänden wird beinahe jeder Meter für den Umschlag genutzt.

Die Neuss Düsseldorfer Häfen haben da jetzt Abhilfe geschaffen: An der extra ausgebauten Haltestelle am Rheinhafen in Neuss ist es den Schiffsführern möglich, ihr Fahrzeug um zu schlagen, wenn sie das Wochenende bei der Familie verbringen wollen, während ihr Schiff im Hafen bleibt. Aber auch Personal- oder Lotsenwechsel sind auf dem Platz schnell, problemlos und ohne großen Aufwand möglich. Die NDH haben deshalb ein Bauunternehmen beauftragt, zwischen der Hub- und DB-Brücke an der Düsseldorfer Straße in Neuss ein wenig genutztes Areal zu säubern, aus zu koffern und schließlich Schicht für Schicht wieder auf zu bauen. Dazu wurden verschiedene Materialien wie Sand und Schotter nacheinander sorgfältig verteilt und mit einer großen Straßenwalze verdichtet.

Gleichzeitig wurden auch die Randbereiche unter der Spundwandkante nochmals unterfüllt und extra befestigt. Eine nicht unerhebliche Ausgabe, wie Hafenmeister Michael Reindorf (Foto) berichtet, jedoch eine Dienstleistung, die sich gelohnt hat: Der neue Platz wird von den Binnenschiffern hervorragend angenommen. Denn nicht nur haben sie nun wieder eine der sehr selten gewordenen Anlegemöglichkeiten. Auch zur attraktiven Neusser City mit ihren Einkaufsmöglichkeiten sind es nicht einmal zwei Kilometer. Auch das ein sehr seltener Komfort.

Der neue Anlegeplatz ist übrigens nicht der einzige besondere Service, den die NDH für Binnenschiffer bieten. An zwei Stellen, HB 3 und HB 4, können Binnenschiffe, die in den Hafengebieten der NDH laden oder löschen, in Neuss kostenlos Trinkwasser entnehmen. Ein Service, der zudem vom Gesundheitsamt kontrolliert und überwacht wird, damit auch die Hygiene stimmt.

Dialog mit Bürgern verstärkt suchen

Neusser Produktenmarkt bestätigt Johann-Andreas Werhahn als Vorsitzenden

Die Mitgliederversammlung des Neusser Produktenmarkt e.V. hat Johann-Andreas Werhahn auf seiner Jahreshauptversammlung einstimmig als Vorsitzenden wiedergewählt. Im Vorstand bestätigt wurden ebenfalls die Stellvertreter Detlef Volz (C. Thywissen GmbH) und Julian Sels (O. & L. Sels GmbH & Co. KG).

Weiter gehören dem amtierenden Vorstand an: Jens Kuchenbuch (P. Krücken GmbH & Co. KG, Köln), Ernst Lamers (Fortin Mühlenwerke GmbH & Co. KG), Stefan Offer (Franz Offer GmbH & Col KG, Grevenbroich), Wilfried Ritter (Agentur, Bonn) Wolfgang Wappenschmidt (Kreisbauernschaft, Korschenbroich) und erstmals Martin Unterschütz (Georg Plange GmbH & Co. KG, Neuss).

Mitglieder des Produktenmarktes wollen ihre Türen öffnen

IHK-Referentin Elke Hohmann berichtete im Rahmen der Mitgliederversammlung in den Gesellschaftsräumen der Bürgergesellschaft über die im vergangenen Oktober erstmals durchgeführte „Lange Nacht der Industrie". Mit dieser Aktion unter der Schirmherrschaft von Ministerpräsidentin Hannelore Kraft bekommen interessierte Bürger die Gelegenheit, industrielle Produktion und die Leistungsfähigkeit moderner Industrie zu erleben.

Bedeutung aufzeigen

„Wir wollen die Bedeutung der Industrie für den Wohlstand der Bürgerinnen und Bürger und der Zukunftsfähigkeit der Region künftig besser in der Öffentlichkeit darstellen", erklärt Ernst Lamers, geschäftsführender Gesellschafter der Fortin Mühlenwerke aus Düsseldorf. Die „Lange Nacht der Industrie" kommt auf Initiative der IHK und des Vereins „Zukunft durch Industrie" zustande. „Industrieprojekte werden in der öffentlichen Diskussion häufig in einem Kontext wahrgenommen, ohne dass die sachliche Grundlage vollumfänglich und verständlich dargestellt wird", stellte Werhahn fest. Die mögliche gesamtwirtschaftliche Bedeutung durch industrielle Wertschöpfung und den gesellschaftlichen Mehrwert durch Industrie sei daher schwer abzuschätzen. Neusser und Düsseldorfer Mitgliedsunternehmen des Neusser Produktenmarkt e.V. wollen daher im kommenden Jahr zur Neuauflage der Langen Nacht der Industrie Interessierten ihre Tore öffnen.

Namhafte Mitglieder

Im Neusser Produktenmarkt e. V. sind Unternehmen aus der Nahrungs- und Futtermittelindustrie, Händler und Spediteure vertreten. Zu den rund 30 Mitgliedern zählen namhafte Unternehmen wie Agrifirm, Fortin, Plangemühle, Walter Rau, Sels oder C. Thywissen.

Bauherrenpreis für Stadtumbau in Erfttal

Neusser Bauverein AG mit renommierten Preis für innovative Stadtentwicklungsmaßnahme ausgezeichnet

Erneut hat die Neusser Bauverein AG eine der wichtigsten Auszeichnungen im Bereich Wohnungsbau erhalten – den Deutschen Bauherrenpreis 2011/2012. Dieser wurde dem größten Wohnungsunternehmen im Rhein-Kreis Neuss für ihr städtebauliches Engagement in Erfttal im Rahmen des Stadtumbaus West verliehen. Unter dem Leitbild „Hohe Qualität – Tragbare Kosten" werden beispielhafte Vorhaben des Wohnungsbaus ausgezeichnet. Dabei votierte die Jury unter Vorsitz von Martin zur Nedden, Bürgermeister und Leiter des Dezernats Stadtentwicklung und Bau der Messestadt Leipzig, für das eingereichte Projekt der Neusser Bauverein AG. „Die Vergabe des Deutschen Bauherrenpreises dokumentiert einmal mehr die hohe städtebauliche Qualität der von der Neusser Bauverein AG realisierten Projekte", so der Neusser Bürgermeister und Aufsichtsratsvorsitzende Herbert Napp.

„Wir sind sehr stolz über die bundesweite Würdigung unserer Stadtentwicklungsmaßnahme", so Frank Lubig, Vorstandsvorsitzender der Neusser Bauverein AG. „Die Auszeichnung bestärkt uns in unserem Engagement um günstigen und gleichzeitig qualitativ hochwertigen öffentlich geförderten Wohnungsbau."

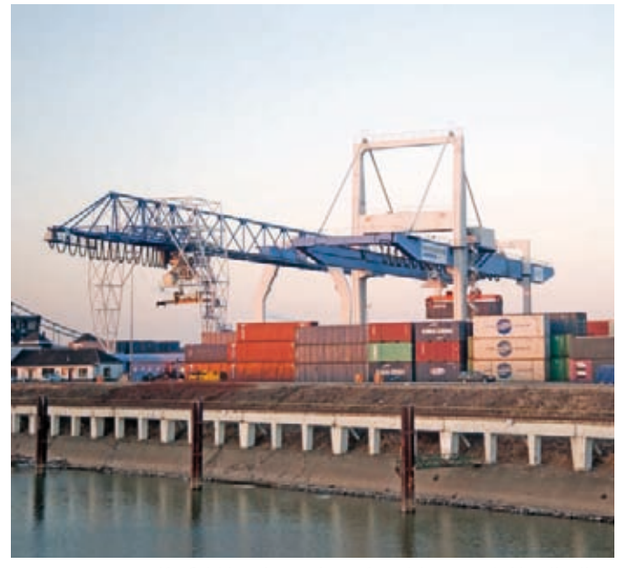
Durch den Deutschen Bauherrenpreis rückt eine gelungene Stadtentwicklungsmaßnahme in den überregionalen Fokus, die sich durch die positive Neugestaltung eines vormals stigmatisierten Wohnquartiers durch Abriss und zukunftsgerichteten Neubau auszeichnet. Unter Federführung der Neusser Bauverein AG sind im vorderen Bereich der Euskirchener Straße attraktive Mehrfamilienhäuser mit grünen Innen- und Spielbereichen, anstelle des hoch verdichteten Geschossbaus aus den 1970er Jahren entstanden; Einfamilienhäuser sind ebenso Bestandteil des neuen Wohnquartiers wie Wohngemeinschaften für ältere Bewohner. Die Planung erfolgte durch die Architektenbüros Agirbas Wienstroer, Grosser Architekten Neuss und pesch + partner architekten aus Herdecke.

Mit dem Deutschen Bauherrenpreis wird die Neusser Bauverein AG zum fünften Mal geehrt: Zuletzt wurde die Südliche Furth 2009/2010 mit der Auszeichnung bedacht - ebenfalls in der Kategorie „Hohe Qualität - Tragbare Kosten".

Der Preis wurde am 21. Februar in Berlin im Rahmen der Baumesse bautec 2012 verliehen.

Anschluss nach Italien

Start mit fünf Rundläufen - Partnerschaft mit dem Rheinhafen Krefeld, SBB Cargo International und Krefeld Container Terminal



Krefeld hat jetzt einen Anschluss nach Norditalien.

Anschluss an Italien hat seit Anfang Januar das Krefelder Container-Terminal: Der Intermodal-Operator Shuttlewise hat eine Shuttle-Zug-Verbindung in Betrieb genommen. Das neue Angebot wird zunächst mit fünf Rundläufen pro Woche angeboten und gilt als eine strategische Vervollständigung der bereits existierenden täglichen Verbindung zwischen Rotterdam und Mortara.

Traktionär der Container-Shuttle-Verbindung ist die SBB Cargo International, die bereits große Erfahrung mit Transporten zwischen Deutschland und Italien besitzt.

Die lokale Zustellung an die Terminals übernehmen in Krefeld der Rheinhafen Krefeld und in Mortara die Firma Serfer.

Das Krefelder Container Terminal (KCT) ist ein multimodales Terminal mit einer kurzen LKW-Abwicklungszeit für fristgerechte Zustellungen im Großraum RheinRuhr. Die KCT kann unterschiedlichste Ladeeinheiten sowie Gefahrgut und Abfallprodukte umschlagen.

Terminal Intermodale di Mortara (TIMO) ist das Terminal in Italien. Es liegt 50 Kilometer von Mailand entfernt und betreibt den bereits existierenden Service von Rotterdam und gilt somit als wichtiges Drehkreuz für kundenspezifische Anforderungen.

Mit der Einführung der neuen Verbindung reagiert Shuttlewise auf die Anforderung ihrer Kunden, das bestehende Netz mit einem Shuttle zwischen dem Bereich Rhein-Ruhr und dem Bereich Mailand weiter auszubauen.

Weitere Informationen geben Martijn Elbers (melbers@shuttlewise.nl) oder Richard Nomden (rnomden@shuttlewise.nl) oder unter www.shuttlewise.com.

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 & 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*

Bilanz

Die niedersächsischen Seehäfen haben im vergangenen Jahr insgesamt 46,065 Millionen Tonnen Güter (minus 1 Prozent) im Seeverkehr umgeschlagen. Dies gab Jörg Bode, Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, bekannt. Fast alle der Seehäfen in Niedersachsen haben ihre Umschlagsvolumen erhöhen können. Beeinflusst wird das Gesamtergebnis der Seehäfen jedoch weiterhin durch den fehlenden Massengutumschlag in Wilhelmshaven.

Gestiegen

Der Umschlag im Rotterdamer Hafen betrug 2011 genau 434,6 Mio. Tonnen und nahm im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 % zu. Der Hafen Antwerpen schlug vergangenes Jahr 187,1 Mio. Tonnen um, was eine Zunahme von 5 % entspricht. Das Containerwachstum lag bei 11,6 beziehungsweise 2,5 %.

Verbessert

Nachdem die kreuzungsfreie Anbindung von der Völklinger Straße in die Plockstraße über die im Bau befindliche neue Hochstraße immer deutlichere Konturen annimmt, startet die Stadt Düsseldorf jetzt auch mit den Vorbereitungen zum vierspurigen Ausbau der Plockstraße. Damit wird im Rahmen des Verkehrskonzeptes zur Erschließung des Medienhafens ein weiterer Baustein umgesetzt. Der Ausbau erstreckt sich zwischen der DB-Brücke und der Völklinger Straße. Dafür starten am Mittwoch, 15. Februar, die ersten Rodungsarbeiten. Rund 3,4 Millionen Euro investiert die Stadt bis September in den Umbau der Straße.

Krefelder erfüllen Herzenswünsche

Rheinhafen unterstützt mit Tombola und Spende Aktion für schwer kranke Kinder

Herzenswünsche e.V. ist ein bundesweit tätiger Verein, der schwer kranken Kindern und Jugendlichen lang ersehnte Wünsche erfüllt. Das kann ein Treffen mit dem „Graf", dem Kopf der Band „Unheilig" sein, ein gemeinsamer Urlaub mit der Familie oder ganz selbstlos, für die pflegende Mutter ein Besuch in aller Ruhe beim Friseur. Rund 70 ehrenamtliche und drei hauptamtliche Helferinnen und Helfer bemühen sich, zu Eltern, Ärzten, Therapeuten und den Kindern einen intensiven Kontakt aufzubauen und herauszufinden, welcher Wunsch einem Kind neuen Mut und neue Kraft geben kann.

Herzenswünsche ist auch der Nutznießer einer ungewöhnlichen Aktion des Rheinhafens Krefeld. Kurz vor Weihnachten hatte Carmen Lenz, die Arbeitnehmervertreterin im Aufsichtsrat, und Betriebsrat Gustav Backes die Idee, zu Gunsten der guten Sache während der Weihnachtsfeier eine Tombola zu veranstalten. Gesagt, getan. Innerhalb weniger Stunden wurde das gesetzte Ziel – 1000 Euro für den Verein – nicht nur erreicht sondern sogar übertroffen. Ein Betrag, den die Hafen Krefeld GmbH & Co. KG dann noch einmal auf die runde Summe von 1.500 Euro aufstockte.

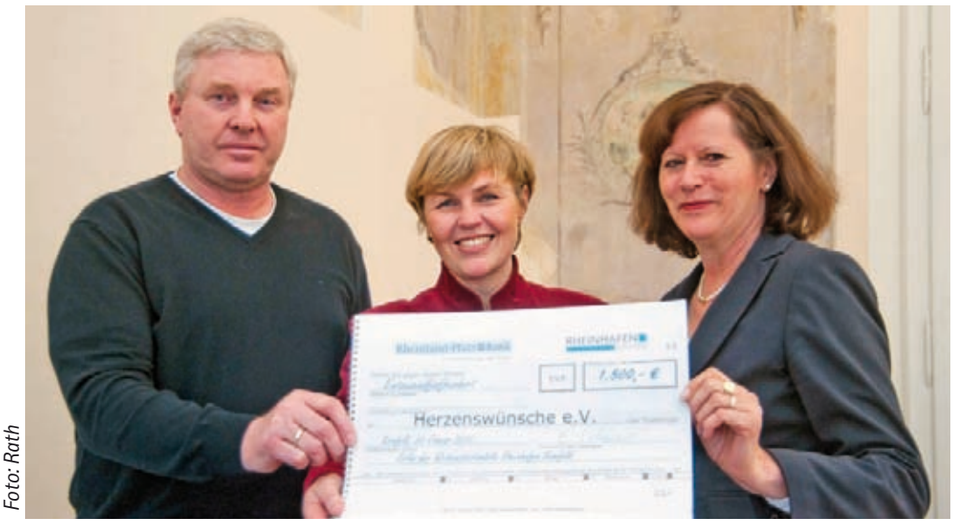


Foto: Rath

Elisabeth Lehnen (v.r.n.l.) übergab den Scheck an Sabine Ziegler gemeinsam mit Gustav Backes.

Für den Rheinhafen Krefeld kein einmaliges Engagement: „Wenn wir irgendwo helfen können, machen wir das im Rahmen unserer Möglichkeiten gerne", erklärt die Geschäftsführerin Elisabeth Lehnen aus Überzeugung.

Bei Sabine Ziegler, von Herzenswünsche kam der Scheck auf jeden Fall hervorragend an. „Wir freuen uns sehr über diesen wunderbaren Einsatz, denn unser Verein lebt von Spenden. Die über 365 Herzenswünsche, die wir jährlich erfüllen, müssen ja auch finanziert werden. Denn neben den vielen Kontakten und dem persönlicher Einsatz, gibt eben auch Flüge zu bezahlen und Kosten zu übernehmen."

Welche Wünsche die Krefelder ermöglichen konnten, werden sie dann im Laufe des Jahres erfahren.

Versteckte Signale empfangen

Bärbel E. Kohler unterstützt Unternehmer und Entscheider bei der Mitarbeiterführung

Wichtiger für den Erfolg eines Unternehmens als Ausstattung und Maschinen sind für die Neusserin Bärbel E. Kohler die Mitarbeiter, ihr Wissen und Erfahrungen sowie diese bestmöglich einzusetzen.

Die Personaltrainerin gibt dazu Führungskräften und Entscheidern Hilfestellung, wie sich ein optimaler Informationsfluss in Gruppen gestalten lässt.

Deshalb bietet sie am Mittwoch, 21. März, ab 18:30 Uhr an der EUFH ein Kurzseminar gemeinsam mit Eve Windmüller, Internet Information Coaching und Werner Koslowski, Geschäftsführer der Firma BEKO Technologies GmbH zum Thema Wissensmanagement an. In Zeiten von Googeln und Internet geht es nicht nur darum, möglichst viele unspezifische Fakten zu sammeln, sondern konkretes Fachwissen und Erfahrungen weiter zu geben und zu verbessern. Entscheidend ist es für Unternehmen auch, Wissen im Unternehmen zu halten, wenn die Mitarbeiter gehen. An Führungskräfte und Personaler richtet sich auch ein Seminar am 19. und 20. April, jeweils für einen halben Tag, bei dem Bärbel E. Kohler und Ingrid Schuchardt aus Essen auf Gut Gnadental Antlitz Diagnostik und Körpersprache trainieren werden. „Ein vielmals unterschätztes Thema, wenn zum Beispiel während eines Einstellungsgespräches beim ersten Anblick des Bewerbers aus dessen Physiognomie Rückschlüsse auf dessen Persönlichkeit zu erlauben. Aber auch, bei den Mitarbeitern subtile Signale über das tatsächliche Befinden zu erkennen und so eine für beide Seiten erfolgreiche Kommunikation zu erreichen."

Bärbel E. Kohler unterstützt Unternehmer bei ihrer Arbeit.

Weitere Informationen gibt es unter www.kohlercoach.com.