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

Günter Haberland beklagt die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur Seite 3

Ticker: Schützen begeistern Hunderttausende +++ Traditionsreicher Familienbetrieb +++ Interessantes Berufsbild +++ Konzertierte Aktion für das Schulschiff +++ Nachdenken über Glück +++ Bürgerdialog wurde im Sommer fortgesetzt +++

Häfen gründen RheinCargo

Neues Unternehmen der NDH und HGK bietet Kunden clevere Kombinationen

Jetzt ist es soweit: Mit der letzten notariellen Beglaubigung konnten die Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH) und die Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) nicht nur ihre Partnerschaft besiegeln. Inzwischen ist das neue Gemeinschaftsunternehmen RheinCargo GmbH & Co. KG auch ganz offiziell gestartet. Beide Hafenpartner übertragen derzeit mit Hochdruck die Aktivitäten des Hafenumschlags und die Geschäfte des Eisenbahn-Güterverkehrs auf die neue Gesellschaft.

Gemeinsam werden NDH und HGK so ihre Qualität für die regionalen und internationalen Güterverkehre deutlich steigern und ein noch leistungsfähigerer Partner der regionalen und internationalen Hafen- und Logistikwirtschaft werden. Seit letzten Monat tritt RheinCargo bereits in diesen Bereichen und in der Immobilienverwaltung als Gesamtrechtsnachfolgerin in die Geschäfte von NDH und HGK ein. Vor Ort bleiben die bisherigen Hafen-Gesellschaften HGK und NDH erhalten und stehen natürlich nach wie vor die bekannten und bewährten Ansprechpartner auch zukünftig zur Verfügung.

Foto: NDH/ Christian Sackmann

„Uns geht es darum, gemeinsam noch besser zu werden, von einander zu lernen, von unseren Kontakten zu profitieren und wo möglich den Kunden mit der vereinten Expertise noch mehr, bessere und effizientere Dienstleistungen anbieten zu können", erläutert Rainer Schäfer, der neben seiner Funktion als Mitgeschäftsführer der NDH auch einen der beiden Geschäftsführerposten bei RheinCargo übernimmt die Zielsetzung des neu gegründeten Unternehmens.

Änderungen

Bei den Firmen Container-Terminal GmbH (CTS), Düsseldorfer Container-Hafen GmbH (DCH) und Rhein-Ruhr Terminal Gesellschaft für Container- und Güterumschlag mbH (RRT) gibt es zu Beginn des Geschäftsjahres einige Änderungen in der Personalstruktur: Dirk Meyer ist seit dem 1.Juni 2012 Geschäftsführer der DCH. Oliver Grossmann, der bereits 1995 seine Ausbildung bei CTS begann, wurde zum 1. Juli 2012 Prokura erteilt. Kevin Gründer wurde zum 1. Juli 2012 für die RRT Prokura erteilt.

Ferienspaß am Flussufer

Wohin in den heißen Sommertagen? Lauschige Plätzchen und ungestörtes Sonnenvergnügen boten an vielen Stellen die Rheinufer. Zumal der niedrige Pegel - allerdings zum Leidwesen der Binnenschiffer - wie hier in Krefeld wieder breite Kiesstrände entstehen lies.

Begeistert

Foto: M. Lebowsky, bcs media

Ein Riesenerfolg waren auch in diesem Jahr wieder die Hamburg Cruise Days. Bereits zum dritten Mal wurde der Hafen zum Hot Spot der Kreuzfahrtbegeisterten, insgesamt sieben Cruise Liner waren zu Gast und wurden von den mehr als 500.000 Besuchern bestaunt.

Eröffnung

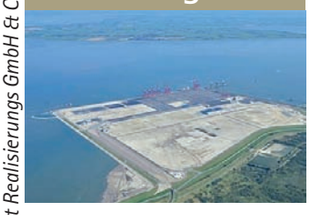


Foto: JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG.

Der JadeWeserPort, der erste Tiefwasserhafe Deutschlands, wird am Freitag, 21. September 2012 um 15 Uhr feierlich eingeweiht. Auf diesen Termin haben sich der Niedersächsische Ministerpräsident David McAllister und Bremens Präsident des Senats, Bürgermeister Jens Böhrnsen, gemeinsam mit dem Hafenbetreiber Eurogate und der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft verabredet.

Gefeiert

Den 100sten Geburtstag des Osthafens haben die Frankfurter begangen. Passend dazu deutet die bisherige Bilanz an, dass der Standort mit voraussichtlich 2,5 Mio. Tonnen auf einen neuen Rekord zusteuert.

Hausaufgaben

Wir Häfen haben das Recht und die Pflicht Forderungen zu stellen. Das Recht, weil es zum Beispiel eine angemessene Verteilung der knappen Mittel geben muss. Und die Pflicht, weil wir als Fachleute an den Schnittstellen trägerübergreifende Ideen und Erfahrungen einbringen können und unserer Ansicht nach auch müssen.

Aber die Häfen müssen auch ihre Hausaufgaben machen. Zum Beispiel den erforderlichen Dialog suchen, innovative Konzepte entwickeln und umsetzen - und wenn erforderlich auch Geld in die Hand nehmen. Wer fordert muss sich auch an den selbst gestellten hohen Maßstäben messen lassen. Die Neuss Düsseldorfer Häfen haben sich seit ihrer erfolgreichen Gründung diesem eigenen hohen Anspruch immer und wie wir betonen gerne gestellt.

Deshalb haben wir jetzt auch mit der Häfen und Güterverkehr Köln GmbH gemeinsam das neue Unternehmen RheinCargo gestartet. Ein großer und ambitionierter Schritt, das wissen wir. Eine Gründung, der lange und sorgfältige Planungen, Gespräche und Analysen voraus gingen. Und auch wenn Veränderungen immer ein wenig Verunsicherung hervorrufen können, gerade in bewegten Zeiten wie diesen, sind wir doch felsenfest davon überzeugt, dass wir auf einem richtigen und wichtigen Weg sind. Für die Häfen, ihre Mitarbeiter, die Kommunen und die Region. Vor allem aber für unsere Kunden, denen wir noch bessere, effizientere und umfassendere Angebote machen möchten. RAINER SCHÄFER

Nicht wegzudenken

Häfen waren immer etwas besonderes und sind es auch noch heute. An kaum einem anderen Ort kommen Menschen so unterschiedlicher Herkunft und so verschiedener Charaktäre zusammen wie hier bei uns. Ungezählt die Nationen, die hier arbeiten, manchmal nebeneinander, oft jedoch zusammen. Menschen aus Kolumbien, Russland, Amerika, China, den Niederlanden oder Kenia. Künstler, Lagerarbeiter, Händler. Gastronomen, Lebensmitteltechniker und IT-Experten.

Dabei hilft, dass in den Häfen traditionell das offene Wort gepflegt wird, deutlich aber nicht unfreundlich. Denn auch das hat in den Häfen Tradition: Wer neu hinzu kommt wird vielleicht nicht überschwänglich begrüßt. Aber wer sich einmal Respekt verdient hat, der ist akzeptiert.

Eine Verbundenheit, die sich neben der täglichen Arbeit auch auf das Private ausdehnt. Auch deshalb engagieren sich die Neuss Düsseldorfer Häfen bei verschiedenen Aktivitäten in unseren Kommunen. Das traditionsreiche Neusser Schützenfest unterstützen wir als Unternehmen zum Beispiel als Sponsor. Doch geht unser Engagement weit über die rein monetäre Zuwendung hinaus. Und so konnten die Neusser bei den Umzügen auch in diesem Jahr wieder Hafenmitarbeiter unter den Schützen entdecken. Denn wir sind ein Teil des täglichen Lebens in den Kommunen ebenso wie die Häfen ein nicht wegzudenkender Bestandteil der Städte sind. Und das soll auch so bleiben. ULRICH GROSS

Intelligente Hafenlogistik

RheinCargo: Regional verwurzelt – international aktiv

RheinCargo verbindet die Verkehrsträger Wasserstraße, Schiene und Straße ideal miteinander.

RheinCargo – das ist der neue globale Logistikpartner mit starken regionalen und lokalen Wurzeln, die die Arbeit erst möglich machen. „Mit den öffentlichen Häfen und der europaweit erfolgreichen Gütereisenbahn schafft RheinCargo die Voraussetzungen für den Erfolg unserer Kunden – im Rheinland, in Deutschland und Europa", so Horst Leonhardt. Der Mitgeschäftsführer der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) leitet das neue Logistikunternehmen RheinCargo gemeinsam mit Rainer Schäfer.

„Unseren Kunden und allen Interessenten bieten wir moderne Gewerbe- und Umschlagflächen in unseren öffentlichen Häfen. Unsere Mitarbeiter stehen für intelligente Hafenlogistik für Stückgut, Massengut und Kombinierten Verkehr. Neben innovativen Transportkonzepten mit Dirketzugverbindungen nach Österreich, Polen, der Schweiz, Italien und BeNeLux bieten wir individuelle Lösungen für den regionalen Güterverkehr. Der Mix macht's: RheinCargo bietet trimodale Verbindungen zu Wasser, Schiene und Straße und schafft damit logistische Gesamtlösungen", bringt es Leonhard auf den Punkt.

Zusammen wollen HGK und NDH ihre Qualität für die regionalen und internationalen Güterverkehre deutlich steigern und noch leistungsfähiger für die Partner auftreten. 1807 ha Hafenfläche, 48 Krananlagen, ein jährlicher Containerumschlag von 1,72 Mio. TEU, 77 Lokomotiven, die 3158 Mio. Tonnenkilometer pro Jahr stemmen, ein Hafenumschlag von 21,8 Mio. Tonnen sowie 20,7 Mio. Tonnen beförderte Güter machen RheinCargo zu einem der größten Binnenhafenstandorte Europas.

Sitz der RheinCargo ist die Hammer Landstraße 3 in Neuss. www.rheincargo.com

Positive Halbjahresbilanz an der Nordsee

Die Seehafenwirtschaft in Niedersachsen blickt auf ein erfolgreiches 1. Halbjahr 2012 zurück. Insgesamt konnte der Umschlag um 11 % auf 24,683 Millionen Tonnen gesteigert werden, im gleichen Zeitraum in 2011 belief sich das Umschlagsvolumen auf 22,152 Millionen Tonnen. Mehrere Standorte vermeldeten ein zweistelliges Wachstum.

Der Güterumschlag im Hafen Brake belief sich im 1. Halbjahr 2012 auf 3,036 Millionen Tonnen im Seeverkehr. Gegenüber dem Vorjahr ergab sich damit ein Plus von 13 % (2,685 Millionen Tonnen von Januar bis Juni 2011). In Cuxhaven wurde im 1. Halbjahr ein Umschlagsergebnis von insgesamt 1,244 Millionen Tonnen im Seeverkehr generiert (- 23 % / 1,610 Millionen Tonnen im 1. Halbjahr 2011). Der Emder Hafen kommt im gleichen Zeitraum auf ein Umschlagsergebnis im Seeverkehr von 2,225 Millionen Tonnen, was einem Plus von 1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht (2,212 Millionen Tonnen von Januar bis Juni 2011). In Nordenham wurden im 1. Halbjahr 2012 im Seeverkehr 1,639 Millionen Tonnen Güter umgeschlagen (- 12 %).

Eine neue Studie belegt nicht nur, wie die Binnenschifffahrt in den letzten Jahren mehr und mehr Anteile verloren hat. Günter Haberland sieht in den Zahlen den Beleg, dass der Zustand der Wasserstraßen verantwortlich ist

Infrastruktur bremst Schiffe aus

Die aktuelle Marktbeobachtung Güterverkehr des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) hat auch Günter Haberland, Geschäftsführer der Hafenfirma M. Zietzschmann GmbH & Co. KG aufgeschreckt. Dass die Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahren stetig Marktanteile an Schiene und Straße verloren hat, ist für ihn keine Neuigkeit. Viel interessanter findet er die Gründe, die sich zwischen den Zahlen in dem Werk finden lassen: „Wenn man die Ergebnisse im Einzelnen analysiert, dann sieht man doch ziemlich schnell, dass die Binnenschifffahrt hauptsächlich durch mangelnde Infrastruktur gehemmt wird."

Als besonders gravierendes Beispiel nennt er die Containerschifffahrt. „Ein solches System muss, wie genau aufgezeigt, wirtschaftlich funktionieren. Und das ist bei den gegebenen Brückenhöhen, sprich fehlende Dreilagigkeit, nicht gegeben.

Bei den klassischen Gütern wie etwa Stahl- und Eisenprodukte, minerale Brennstoffe und Baustoffe mangele es daran, dass die Schiffe auch abseits des Rheins etwa auf den Kanälen, der Elbe sowie der Donau zulässige Wasserverhältnisse vorfinden. Haberland geht es dabei nicht um Einflüsse für einige Tage, die das System auffangen könne, sondern lange und/ oder häufige Hoch- beziehungsweise Niedrigwasser und Eisgang. „Und dann ist da auch die Frage der Zuverlässigkeit der Schleusen: Der Logistikbereich kann nicht akzeptieren, dass eine 100 Jahre alte Schleuse für ein halbes Jahr ausfällt."

Der BAG-Bericht führe, so der Geschäftsführer weiter, die Mengenverluste der Binnenschifffahrt unter anderem auch auf die mangelnde Netzbildung zurück. „Ich teile diese Sichtweise. Ein Verlader, der ganz Deutschland versorgen muss, wird schon aus Bequemlichkeits- aber auch aus Kostengründen eher den Verkehrsträger einsetzen, der diese Aufgabe komplett übernehmen kann. Ein Aufsplitten auf mehrere Verkehrsträger ist für ihn nicht nur umständlicher, sondern er kann insbesondere bei der Bahn auch einen günstigeren Preis erreichen je höher die (Gesamt-)Menge ist." Haberland ergänzt, dass die Binnenschifffahrt mangels Flächendeckung in diesem Bereich schon immer Probleme gehabt habe. Diese drohten jedoch durch die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und die Kategorisierung der Wasserstraßen noch einmal heftig verstärkt: „nämlich insbesondere im Zeitablauf, wenn der Erhaltungszustand der abqualifizierten Wasserstraßen immer schlechter wird."

Mit dem Ziel, mögliche Ursachen für die Marktanteilsverluste der Binnenschifffahrt in den vergangenen Jahren zu identifizieren, hat das BAG im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Entwicklung des Modal Split in Deutschland näher untersucht. Vor dem Hintergrund einer tendenziell steigenden Verkehrsleistungsentwicklung gingen die Anteile der Binnenschifffahrt am Modal Split im Zeitraum von 2000 bis 2011 zugunsten von Straße und Schiene sukzessive von 13 auf 9 Prozent zurück. Die Straße erhöhte ihre Anteile im selben Zeitraum von rund 68 auf 71 Prozent, die Schiene von rund 16 auf 18 Prozent. Der Anteil der Rohrleitungen lag konstant bei zwei bis drei Prozent. Bei der Wahl des Transportmittels, so die Experten weiter, spielen aus Sicht der Auftraggeber neben den technischen Einsatzmöglichkeiten vor allem die Leistungsfähigkeit und die Sicherheit sowie die Wirtschaftlichkeit eine Rolle. Das Binnenschiff besitzt im Vergleich zur Eisenbahn deutliche Vorteile, wenn die Lade- beziehungsweise Löschstelle direkt an der Wasserstraße liegt.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffs im Vergleich zur Eisenbahn relativiert sich, sobald mit der Beförderung ein Vor- oder Nachlauf auf dem Landweg verbunden ist. Je länger die entsprechende Landstrecke ist, desto stärker wird die Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschiffs im Vergleich zu Eisenbahn und Straße beeinträchtigt. Zu Veränderungen zugunsten der Bahn kommt es regelmäßig zu Zeiten, wenn die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Binnenschiffs infolge extremen Hoch- oder Niedrigwassers eingeschränkt ist.

Es seien diese zwei Faktoren, – Geld und Qualität – die das Binnenschiff also mangels adäquater Infrastruktur nicht ausspielen könne. „Dann wird der Transport teurer. Aber die Zuverlässigkeit ist noch wichtiger – und die ist ebenfalls eine Frage der Infrastruktur", erläutert Haberland.

Der Geschäftsführer weiß dabei, dass auch Mengenstruktureffekte eine Rolle spielen. Diese hätten sich besonders 2009 bemerkbar gemacht, als die Ladungen nicht nur absolut zurück gingen, sondern auch die einzelnen Ladungen kleiner wurden. Diese Entwicklung sei aber auch zu Lasten der Bahn gegangen – „ergo kann es nicht an der Binnenschifffahrt per se gelegen haben."

Für Haberland sind die Ergebnisse des Gutachtens ein weiteres Argument, gegenüber der Politik noch stärker zu betonen, dass mangelhafte Infrastruktur der wesentliche Hemmschuh für das Gewerbe sei.

Günter Haberland, Geschäftsführer der Neusser Firma M. Zietzschmann GmbH & Co. KG.

Die Binnenschifffahrt kann ihre vielfältigen Stärken nur ausspielen, wenn die Infrastruktur stimmt.

U-Bahn-Bauer finden Mammut-Stoßzahn

Mehr als 10.000 Jahre altes Fundstück wurde im künftigen Bahnhof Pempelforter Straße ausgegraben

Ein urzeitlicher Fund wurde jetzt bei den Arbeiten zur Wehrhahn-Linie zu Tage gefördert: die Reste des Stoßzahnes eines Mammuts. Gefunden wurde er im Bereich des künftigen U-Bahnhofes Jacobi-/Pempelforter Straße bei Ausschachtungsarbeiten in zwölf Metern Tiefe.

Die Arbeiten waren an dieser Stelle unmittelbar unterbrochen worden, damit die herbeigerufenen Archäologen der Wehrhahn-Linie den Stoßzahn fachgerecht dokumentieren, freilegen und bergen konnten. Nach einer unmittelbar nach dem Fund getroffenen Absprache mit dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege wird der 34 Kilogramm schwere Stoßzahn zunächst weiterhin in einer feuchten Umgebung aufbewahrt, die der Situation in der Fundumgebung entspricht.

Zusätzliche wissenschaftliche Untersuchungen des 1,20 Meter langen Fundes sollen später Informationen unter anderem zum Alter des Tieres und den Erhaltungsumständen liefern. Gefunden wurde ausschließlich der Stoßzahn und keine weiteren Reste des Tieres. Der Stoßzahn ist der älteste Fund, der im Rahmen der seit 2008 laufenden archäologischen Begleitung der Bauarbeiten für die Wehrhahn-Linie zu vermelden ist.

„Nach erfolgreicher Konservierung soll er im Archeo-Point, dem neuen archäologischen Präsentationsraum der im U-Bahnhof Heinrich-Heine-Allee entstehen wird, neben anderen Exponaten zu sehen sein", so Oberbürgermeister Dirk Elbers.

Foto: Stadt Düsseldorf

Diesen alten Mammut-Stoßzahn entdeckten Arbeiter auf der Baustelle des Düsseldorfer U-Bahnhofes.

Ein Mammut-Stoßzahn war im Jahr 2009 auch in der Baugrube der Ergo-Versicherung an der Fischerstraße gefunden worden. Die bis zu sechs Tonnen schweren vorgeschichtlichen Dickhäuter sind in unserer Region vor 10.000 Jahren ausgestorben.

Große Bauprojekte in der City sind nicht nur wichtige Investitionen in die Zukunft Düsseldorfs. Sie tragen auch dazu bei, das historische Gesicht der Landeshauptstadt zu schärfen. Denn die Bauarbeiten fördern immer wieder archäologische Fundstücke ans Tageslicht. Geplante Entdeckungen, wie die Überreste alter Festungsmauern, aber auch Überraschungsfunde, etwa eine noch mit Schwarzpulver gefüllte Granate. Um die kulturgeschichtlichen Zeugnisse zu dokumentieren und für die Nachwelt zu konservieren, begleiten Archäologen die Grabungen. Auch bei den aktuellen Bauprojekten Wehrhahn-Linie und Kö-Bogen sind sie im Einsatz. Beide Projekte liegen in denkmalgeschützten Gebieten.

Foto: Stadt Düsseldorf

Die Arbeit beginnt Jahre vor dem ersten Spatenstich: Behörden, Bauherren, Archäologen und Architekten entwickeln gemeinsam ein Grabungskonzept für den denkmalgeschützten Bereich.

Vom Pfeifenkopf in Form einer Lokomotive, Palisadenreste bis hin zu Henkeltöpfen eines Düsseldorfer Traditionssenfs - die aktuellen Großbaustellen der Stadt sind eine Fundgrube für Archäologen.

Die schönsten Fundstücke aus Düsseldorfs Boden finden ihren Weg von der Baugrube in die Vitrine. Hier können interessierte Bürger die kulturellen Zeugnisse besichtigen. Es ist geplant, die Relikte der U-Bahn-Baustellen künftig in einem unterirdischen Ausstellungsraum in Szene zu setzen, der zusammen mit der Wehrhahn-Linie entstehen soll.

An den Museumsmodellen lassen sich viele Details entdecken.

Entdeckungsreise im Museum

Das SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm am Altstadtufer besitzt neben seiner einzigartigen Schiffmodellsammlung auch eine umfangreiche Anzahl historischer Abbildungen von Rheinschiffen. Sie lassen sich auf alten Grafiken bis zur frühen kolorierten Postkarte finden. An ausgewählten Beispielen werden bei einem Museumsrundgang am Sonntag, 16. September ab 15 Uhr die Anlässe und Hintergründe aus verschiedenen Jahrhunderten vorgestellt, die die Schifffahrt auf dem Rhein kunstvoll in Szene setzten.

Zu einem Suchspiel und einer Entdeckungsreise für Kinder von 4 bis 10 Jahren lädt das Museum am folgenden Sonntag, 23. September, ebenfalls ab 15 Uhr ein. Es ist nicht so schwer, die charakteristischen Kennzeichen bei Segel- oder Dampfschiffmodellen auszumachen. An den im Detail reichen Modellen im Museum lässt sich jedoch bei genauer Betrachtung noch vieles mehr entdecken. Das Museum öffnet dienstags bis sonntags von 11 - 18 Uhr. Der Eintritt kostet Erwachsene drei Euro und ist für Kinder bis 18 Jahre frei.

Kirmesfreude und Schützenglück

Rund um den Hafen und in der City begingen die Neusser wieder ein glanzvolles Fest

Es war ein Auftakt, der wieder alle Vergleiche schlug. Beim diesjährigen Fackelzug schoben die Neusser Schützen 100 Großfackeln genannte, beleuchtete Motivwagen am Samstag abend durch die Innenstadt. Zehntausende feierten die liebevolle Arbeit der Schützen begeistert.

Mit klingendem Spiel marschierten die Schützen zur Begeisterung der Bürger durch die Stadt.

Ausgezeichnete Persönlichkeit

Zuvor hatte der Zug der „Brasselsäck" des Hubertuszuges seinen schönsten Moment: Im Zeughaus vergaben sie den Orden „Alabonnör", mit dem jedes Jahr Persönlichkeiten ausgezeichnet werden, die sich durch ihr Engagement besonders um Neuss verdient gemacht haben. „Ausgezeichnet" war in diesem Jahr wörtlich zu verstehen, denn Wilfried Küfen begleitet nicht nur das Zeitgeschehen in der Stadt mit einer spitzen Feder und einem liebevollen, wenn auch kritischen Blick in seinen Karrikaturen, wie Laudator Hans Mietzen in einer launigen Rede vor den zahlreichen Gästen lobte. „Wilfried Küfen entführt auf eine höchst vergnügliche Spritztour, adelt und tadelt, entlarvt die kleinen und großen Dinge auf feine Art", so Mietzen. Küfen habe ein feines Gespür für das Witzige und die Pointe und zeige dabei stets das Feingefühl, nicht zu beleidigen.

Dass er nicht nur den bildlichen Humor beherrscht bewies der Ausgezeichnete anschließend in einer launigen Dankesrede, in der er seine Neusser Jugend noch einmal Revue passieren ließ. Er wies auch auf die Tücken seines Berufes hin: „Man sollte sich vorher überlegen, ob man portraitieren oder karrikieren möchte." So sei er einmal gebeten worden, eine Zeichnung eines Herren anzufertigen. Mit dem Wunsch: „Aber lassen Sie das Doppelkinn weg". Und schon früh habe er seine Liebe zum Schützenwesen erkannt, spielte den Umzug mit anderen Kindern und Bollerwagen nach.

Weiterer Rekord

Auch der traditionelle Königsumzug am Sonntag konnte dann mit einem weiteren Rekord aufwarten: mehr als 7200 Schützen zogen zur Freude der Zehntausenden vorbei, die die Straßenränder säumten. Unter ihnen - natürlich - König Rainer II. Halm, sein oberster Boss, Bahnchef Rüdiger Grube, Eckhard Uhlenberg, Generalvikar Stefan Heße und 3M-Generaldirektor Günter Gressler sowie Bürgermeister Herbert Napp und Landrat Hans-Jürgen Petrauschke.

Hans Mietzen, Wilfried Küfen und Oberleutnant Andreas Struppe.

Die Neusser Kirmes am Hafenbecken 1 zog wieder viele Besucher an.

Angebot auf einen Blick

Musenkuss ist die neue Suchmaschine für Angebote der kulturellen Bildung in Düsseldorf, welche in Zusammenarbeit von Stadt und Kulturinstituten entwickelt wurde. Musenkuss hat das Ziel, Interessenten Orientierung und schnellen Zugang zur kulturellen Bildungslandschaft in Düsseldorf zu ermöglichen. Inhalt von musenkuss-duesseldorf.de ist ein umfassender serviceorientierter Überblick über die vielfältigen kulturellen Bildungsangebote aller in öffentlicher Trägerschaft stehenden oder öffentlich geförderten kulturellen Einrichtungen in Düsseldorf. Hier finden Besucher Veranstaltungen, Aufführungen, Ausstellungen, Kurse, Workshops, Programmreihen und vieles mehr. Der Suchfilter kann nach Sparten, Anbietern, Themen, Adressaten, Alter und Zeitraum eingestellt werden, um das genau passende kulturelle Bildungsangebot für Sie zu finden.

Musenkuss wendet sich in erster Linie an vermittelnde Personen wie Eltern, Lehrer/-innen, Erzieher/-innen, junge Erwachsene, aber auch an alle weiteren Interessierten.

Foto: www.musenkuss-duesseldorf.de

Niederlassung

Mitte 2005 hat die Wittig GmbH auch in der österreichischen Landeshauptstadt Wien eine Niederlassung gegründet. Auch weil die Wasserstraße Donau und die dort arbeitenden Unternehmen aufgrund ihrer Entwicklung immer interessanter wurden. Das gilt nicht nur für den Tourismus sondern auch für den Hafen Constanza, das „Rotterdam des Ostens". Wittig: „Die großen Flüsse dürfen wir als großer Schiffsausstatter nicht vernachlässigen. Mitte 2005 haben wir uns überlegt, dass der Zeitpunkt für eine Niederlassung reif ist, und das hat sich als richtig herausgestellt."

Engagement

Frank Wittig engagiert sich auch als Vizepräsident in der Niederrheinischen IHK. „Ich glaube dass die Kammern eine sehr hoheitliche Aufgabe haben, die berufliche Aus- und Weiterbildung." So begleitet die Niederrheinische IHK mit ihren 60.000 Mitgliedsfirmen 6000 Ausbildungsverhältnisse und 15.000 Aus- und Weiterbildungsprüfungen. Wittig ist der Überzeugung, dass die IHK ein essentieller Bestandteil ist, das Modell der dualen Ausbildung zu erhalten.

Ball

Jedes Jahr im Herbst lädt der Festausschuss „Ball der Schifffahrt" der drei Duisburger Schiffervereine zu seinem Fest „Ball der Schifffahrt" in die Glückauf-Halle im Stadtteil Homberg ein. Auf dem Programm stehen dann nicht nur mitreißende Künstler, sondern vor allem auch viel Musik.

Ein vielfältiger Kundenkreis

Wittig GmbH versorgt die Freizeit- und Berufsschifffahrt mit Profiqualität

Rals und Frank Wittig (r.) leiten gemeinsam das Unternehmen.

Wer sich mit Binnenschifffahrt und Häfen beschäftigt stößt eher früher als später auf den Firmennamen Wittig. „Wir sind ein Großhandelsunternehmen in der vierten Generation, gegründet 1898 und befassen uns im Kerngeschäft mit der Ausrüstung von Schifffahrt und Industrie", berichtet Frank Wittig. Er leitet mit seinem Bruder Ralf gemeinsam das Familienunternehmen. Denn mittlerweile gehören mehrere Firmen zu der in Duisburg ansässigen Gruppe.

Kunden aus ganz Europa wissen das rund 16.000 Artikel umfassende Sortiment zu schätzen. Wird es an Bord benötigt, kann der Schiffsführer es bei Wittig erhalten, telefonisch bestellen oder natürlich auch im Internet ordern. „Wir sind sehr lieferfähig und können aus meiner Sicht Logistik Just in Time gewährleisten, weil unsere Kunden an Bord natürlich immer unterwegs sind und auch nicht warten können", erklärt der Geschäftsführer.

Zu den Kunden der Duisburger Brüder gehören die selbstständigen Besitzer von Frachtschiffen, die mit ihren Fahrzeugen selbst unterwegs sind (so genannte Partikuliere) ebenso wie große Reedereien, Unternehmen der Passagier- und Tagesausflugsschifffahrt oder Freizeitskipper. „Da trifft man auf die unterschiedlichsten Typen", berichtet der 43-jährige. Die wenn die Zeit reicht gerne ein Schwätzchen halten – denn man kennt sich eben im Gewerbe. Die aber als Profis auch Profiqualität erwarten.

„Wir engagieren uns – wie ich finde erfolgreich – in einem sehr traditionsreichen Gewerbe. Wir müssen deswegen nicht jeden neusten Trend gleich mitmachen", so Wittig die grundlegende Unernehmensphilosophie. Gleichzeitig achtet er mit seinem Bruder immer sehr genau darauf, keine wichtige oder zukunftsweisende Entwicklung zu verpassen, „denn Technologieführerschaft bedeutet auch Marktführerschaft."

Auch Wittig selber folgt diesem Credo: das Unternehmen hat gerade in ein großes IT-Projekt investiert, um für die Herausforderungen von morgen gerüstet zu sein. „Wir tun nicht alles, was wir können, aber wir können was wir tun – wir konzentrieren uns auf unsere Kernkompetenzen."

Schnelllebige Zeit

Die Logistik ist in den letzten Jahren mehr und mehr in den Fokus geraten, weil wir in einer sehr schnelllebigen Zeit leben", berichtet Frank Wittig, Geschäftsführer des gleichnamigen Duisburger Unternehmens. Lagerung finde heute auf dem Transportweg statt. „Das bedeutet Produktionen nicht nur Just in Time sondern Just in Sequenz. Logistik und ihre Infrastruktur gehören zwingend dazu." Und das bedeutet für den Fachmann eben auch gut ausgebaute Häfen, denen es gelingt, die unterschiedlichen Verkehrsträger zu verbinden.

Gespür gab Firmengründer recht

Wittig GmbH begann zunächst als Geschäft für Lacke und Farben

Als der Malermeister Wilhelm Wittig im Jahre 1898 mit 29 Jahren sein Geschäft für Lacke und Farben eröffnete, ahnte er sicherlich nicht, welche Entwicklung seine Firma während der folgenden Jahrzehnte durchlaufen sollte.

Mit seiner Ehefrau Wilhelmine betrieb er sein Geschäft auf der Unterstraße in Duisburg. Sein Gespür ließ ihn zur Jahrhundertwende die Angebotspalette um Zubehör für die Schifffahrt erweitern. Die stetig steigende Kundenzahl gab ihm recht. So konnte er bereits ein Jahrzehnt nach der Gründung auf ein florierendes Unternehmen blicken.

Die Wittig GmbH an der Max-Peters-Straßei n Duisburg.

Als der Unternehmer 1928 verstarb, hinterließ er seiner Frau ein über die Grenzen Duisburgs hinaus bekanntes Unternehmen. Wilhelmine Wittig führte mit ihren beiden Kindern die Firma weiter, bis im Jahre 1936, der Sohn Paul, gelernter Drogerist, das Geschäft gemeinsam mit seiner Frau Leni übernahm.

Nach den Kriegswirren kehrte Paul Wittig 1945 zurück. Das Geschäft auf der Unterstraße, von Bomben völlig zerstört, wurde nicht wieder aufgebaut. Man entschloss sich neue Räumlichkeiten auf der Niederstraße zu beziehen.

Dort, am Innenhafen, begannen Paul und Leni Wittig mit dem Wiederaufbau des Unternehmens. Vom „Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen" erhielt man die Genehmigung die Schifffahrt vor Ort gegen Bezugsscheine mit Fensterglas zu beliefern.

Konzepte und Service rund um die Logistik

Fotos: Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK)

Häfen und Güterverkehr Köln AG betreibt vier Umschlagsplätze am Rhein und zahlreiche Kilometer Eisenbahnschienen

Innovative, intelligente Konzepte und funktionierender Service rund um Transport und Logistik auf Schiene und Schiff – das sind die Erfolgsrezepte der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK). Und das regional und international, mit 631 Mitarbeitern und Auszubildenden in vier Kölner Rheinhäfen und auf vielen Kilometern Schienennetz in Köln und dem Rhein-Erft-Kreis – und in ganz Deutschland und Europa.

Mit vier Frachtumschlaghäfen ist Köln der zweitgrößte Binnenhafen-Standort Deutschlands.

Die HGK betreibt eine der größten deutschen Gütereisenbahnen. Mit rund 100 Kilometern Gleisstrecke und eigenen Gleisanschlüssen verbindet die HGK das Rheinland mit Deutschland und der Welt. Das Unternehmen wird von Horst Leonhardt, Sprecher des Vorstandes, sowie Uwe Wedig, Mitglied des Vorstandes geleitet.

Die Mehrheit der Anteile an der Häfen und Güterverkehr Köln AG hält die Stadtwerke Köln GmbH, die als Holdinggesellschaft wiederum zu 100 Prozent im Besitz der Stadt Köln ist. Zudem ist die Stadt Köln direkt an der HGK beteiligt.

Die Kölner Häfen erreichten im Jahr 2011 einen Güterumschlag von 12,4 Millionen Tonnen. Allein der Hafen Köln-Niehl I umfasst mit insgesamt rund 131 Hektar etwa die Fläche von 180 durchschnittlichen Fußballfeldern und ist damit etwas größer als der Kölner Stadtteil Bayenthal.

Die HGK-Häfen verfügen über eine Vielzahl besonderer Umschlageinrichtungen, unter anderem einen RoRo-(Roll on Roll off)-Autoverladekran, eine Trockenumschlag-Anlage, einen Schwergutkran und zwei leistungsfähige Container-Terminals. Sie schlugen im Niehler Hafen insgesamt 514.183 TEU (Container-Maß: Twenty-Foot-Equivalent-Units) mit vier Kranbrücken und mobilen Reach-Stackern (Ladefahrzeuge) um. Mit 36 Metern Ausladung über dem Wasser können die Terminals bis zu drei nebeneinander liegende Container-Schiffe gleichzeitig abfertigen.

Zukunftsorientiert

Die Mitarbeiter der HGK arbeiten ständig an neuen, innovativen Transportkonzepten. Dabei greifen sie auf moderne, effiziente Technologien zurück. So gewährleisten sie eine reibungslose Logistik für die Kunden.

Kernpunkt der Überlegungen und des bisherigen Erfolges ist die intelligente Kombination der Verkehrswege. „Durch uns verfügt Köln über exzellente Transportverbindungen. Gemeinsam mit unseren Partnern bieten wir optimale Lösungen für Ihre Transportaufgaben – im Rheinland, in Deutschland und Europa“, erläutert Horst Leonhardt, Sprecher des HGK-Vorstandes.

Erfolgreiche Entwicklung

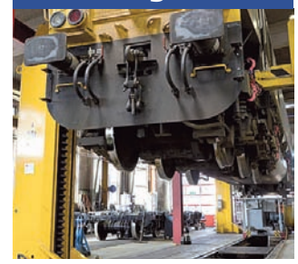
Eisenbahnen und Hafenumschlag als Grundlage des Standortes

Die HGK ist ein modernes Logistikunternehmen mit langer Tradition. Bereits seit dem 19. Jahrhundert bestanden die Vorgängerunternehmen KBE, KFBE und HKG. Am 13. Juli 1992 schlossen sie sich zur heutigen HGK zusammen. Diese steht nun, 20 Jahre nach der Gründung, vor einer Kooperation mit den Neuss-Düsseldorfer Häfen. Nachdem im Juni 1992 die Häfen Köln GmbH (HKG) mit der Köln-Bonner Eisenbahnen AG (KBE) verschmolzen war, übernahm diese am 1. Juli 1992 die Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn (KFBE). Am 13. Juli 1992 wurde die HKG in die Häfen und Güterverkehr Köln AG umgewandelt.

Gegründet in einer wirtschaftlich schwierigen Zeit, hat das Unternehmen seitdem eine Menge geleistet. Mehr als 500 Millionen Euro investierte die HGK während der 20 Jahre ihres Bestehens in Anlagen und Maschinen. 1992 lag der Umsatz umgerechnet bei 40,75 Millionen Euro, heute erzielt die HGK mehr als das Dreifache.

In allen Leistungsbereichen hat das Unternehmen zugelegt: von rund sechs auf mehr als 14 Millionen Tonnen beförderter Güter auf der Schiene, von 60.000 auf über 500.000 bewältigter TEU und von sieben auf mehr als zwölf Millionen Tonnen Hafenumschlag. Besonders beeindruckend ist die Nettotonnenkilometer-Leistung der Eisenbahn. Diese lag 1992 bei 55 Millionen. 2011 waren es mit fast drei Milliarden etwa das 60-Fache.

Wartung

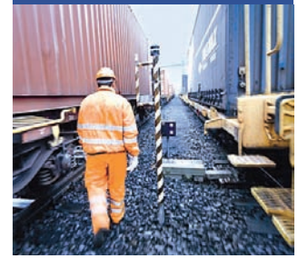


Instandhaltung und Wartung von bis zu vier Loks gleichzeitig auf zwei Gleisen – das gibt es im Rheinland so nur bei der HGK. In der Lok- sowie der Wagenwerkstatt in Brühl-Vochem arbeiten mehr als 60 Kollegen. Loks und Waggons zahlreicher Eisenbahnunternehmen stehen auf der Kundenliste.

Leistung

Die HGK zählt zu den größten Privatgüterbahnen Deutschlands – mit einer Leistung von 2,8 Milliarden Netto-Tonnen-Kilometern und 14.4 Millionen Tonnen beförderter Güter allein im Jahr 2011. Im Güterfernverkehr engagiert sich die HGK beispielsweise seit den 90er-Jahren mit eigenen Container-Zügen.

Partner



Sehr individuelle Konzepte für Anschlussbedingungen, Werkseisenbahnen und Programmverkehr für Ganzzüge, Lagermanagement, Kommissionierung oder weitere Zusatzleistungen kennzeichnen das Angebot der HGK im Eisenbahnbereich. So wird die HGK zum Partner der Wirtschaft und bietet regionalen Unternehmen ein starkes Servicepaket. Schon über 65 Unternehmen nutzen dieses attraktive Angebot. Der Kundenstamm reicht vom Automobilhersteller mit Transport von Neufahrzeugen auf dem Rhein oder Heizkraftwerk mit 200.000 t Braunkohlestaub auf 220 Güterzügen pro Jahr.

Neue Möglichkeiten

Ambrogio expandiert auf weiteres Gelände im Neusser Hafen

In Neuss erfolgreich: die deutsche Tochter des Logistikkonzernes Ambrogio expandiert.

Gezählt sind die Tage der Ambrogio GmbH an der Tilsiter Straße 11, bald werden die Mitarbeiter ihre Büros räumen.
Allerdings nicht, um den Standort Neusser Hafen zu verlassen – stattdessen werden sie in ein neues Gebäude gleich in der Nähe umziehen. Denn Geschäftsführer Siegfried Wendland konnte für die deutsche Tochter des italienischen Logistikkonzerns eines der ebenso kostbaren wie seltenen letzten freien Areale sichern. Und das beinhaltet nicht nur 10.000 Quadratmeter zusätzlicher Fläche, sondern auch 800 Quadratmeter Bürobereich.

„Wir arbeiten im Hafen, sind am Terminal Neuss Trimodal beteiligt und wollen auch zukünftig weiter im Hafen arbeiten", versichert Wendland überzeugend. Allerdings war es angesichts stetig wachsender Mengen auch bei Ambrogio erforderlich geworden, die Zwischenlagerung von Gütern auszulagern.
Auf dem neuen Areal stehen zukünftig ein 1000 Quadratmeter großes Lager und weitere 1000 Quadratmeter zugehöriger Außenlagerfläche zur Verfügung, so dass die Ambrogio-Mannschaft ihren Kunden den Service selbst anbieten kann.
Das hat weit über die eingesparte Miete zahlreiche weitere Vorteile, wie der Geschäftsführer beschreibt. So entfallen zeit- und kostenaufwendige Vor- und Nachläufe. Zudem eröffnen sich unter Einbeziehung des neuen Bereichs zusätzliche und neue Möglichkeiten, die dann speziell für die Industrie kostengünstige logistische Systeme ermöglichen. „Die neuen Flächen sparen uns Wege und Zeit – und das kommt unseren Kunden zu Gute."
Kein Wunder, dass der Geschäftsführer jetzt möglichst schnell mit dem Ausbau starten möchte. Zumal die Verhandlungen rund zwei Jahre in Anspruch nahmen. Andererseits profitierte Wendland auch davon, dass das Zinsniveau im Anschluss an die wirtschaftlichen Turbulenzen ein wenig gefallen waren.
Jetzt freut er sich erst einmal, dass die Fläche auf 99 Jahre in Erbbaurecht zur Verfügung steht. Ab September soll der Umbau beginnen, für den April 2013 ist der Umzug terminiert. Ein sehr enger und ambitionierter Zeitplan, der bedingt, dass die Architekten schon wenige Tage nach dem Notartermin die Ausschreibung mit den Handwerkern auf den Weg gebracht haben. „Dabei legen wir großen Wert darauf, dass nach Möglichkeit Unternehmen aus der Region zum Zug kommen", möchte Wendland auch auf diesem Weg der regionalen Verbundenheit von Ambrogio Ausdruck verleihen.

Interessenkonflikte vermeiden

Fachtagung beleuchtete Entwicklung deutscher Häfen und planungsrechtliche Vorgaben

Den deutschen Häfen steht eine große Zukunft bevor: bis 2025 soll ihr Umschlag um 4,6 Prozent jährlich auf insgesamt 759 Mio. Tonnen wachsen. Neben ihrer Funktion als Drehscheiben für den nationalen wie internationalen Warenaustausch mausern sich viele der Häfen auch zu attraktiven Industrie- und Dienstleistungsstandorten für ihre Region. Trotz vieler Vorteile bringen die neuen Entwicklungen jedoch auch Probleme mit sich. So stellt gerade der verstärkte Ausbau von Binnenhäfen Behörden, Industrie und nicht zuletzt Anwohner vor neue Herausforderungen. Um möglichst alle Interessengruppen zufrieden zu stellen, muss vor der endgültigen Entscheidungsfindung, welche Anlagen vor Ort unter welchen Auflagen angesiedelt werden dürfen, eine Vielzahl von Einzelaspekten berücksichtigt werden.

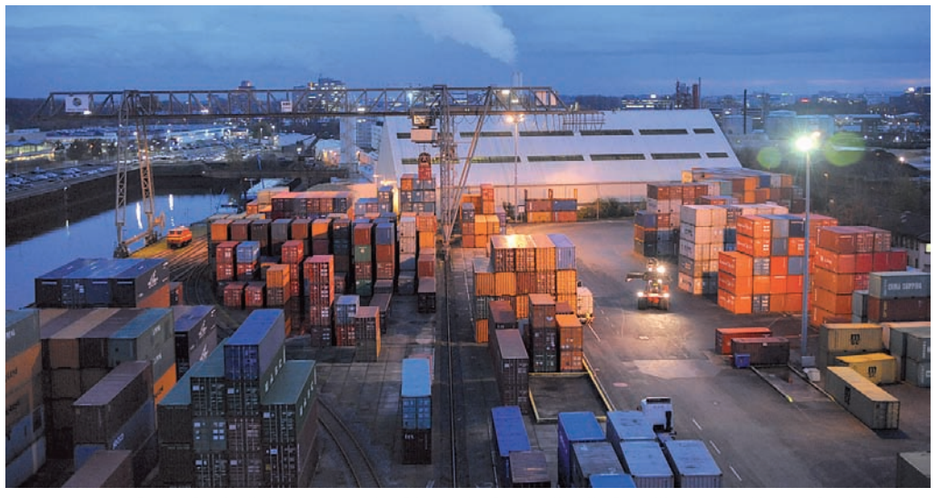
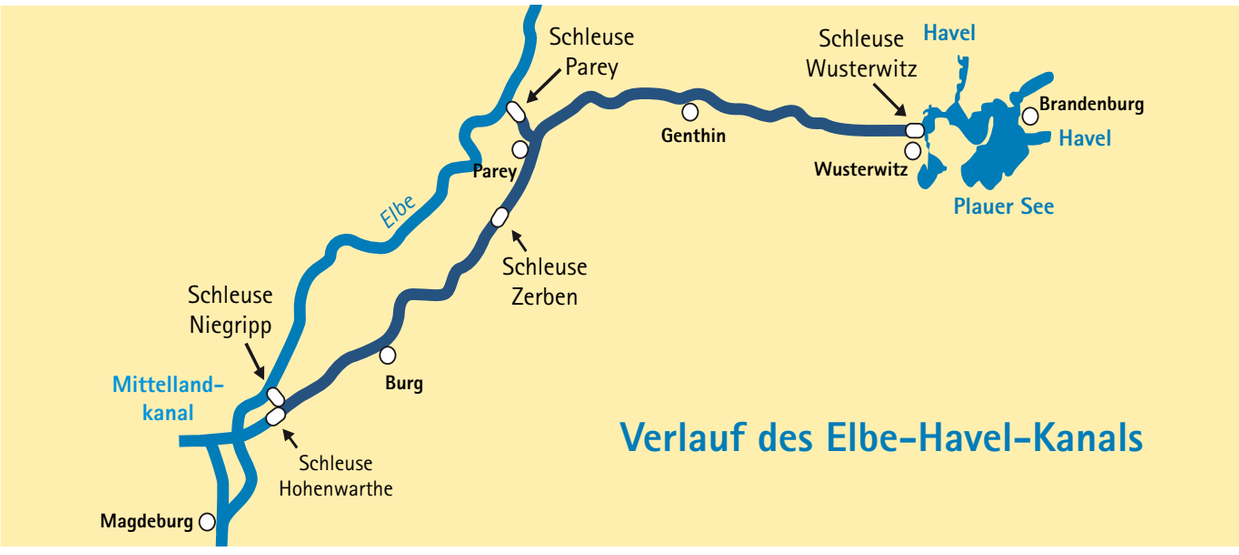


Foto: NDH/Engel

Der erforderliche Ausbau der Binnenhäfen stellt alle Beteiligten vor Herausforderungen.

Welche von diesen genau eine Rolle spielen und wie eine zufriedenstellende Bauplanung für alle Beteiligten gelingen kann, wurde nun auf dem „Deutschen Hafenrechtstag" der Akademie Fresenius in Düsseldorf diskutiert.
Dr. Jan Dirks (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) wies darauf hin, dass das zu erwartende starke Umschlagwachstum der deutschen Häfen eine Reihe von Konsequenzen für die Hafenwirtschaft und die betroffenen Regionen mit sich bringe. Zum einen müsse man mit Kapazitätsengpässen in den Häfen und einer stärkeren Belastung der umliegenden Verkehrsinfrastruktur rechnen. Zum anderen werde auch der Transitverkehr zunehmen und sich die bereits heute bestehenden Interessenkonflikte zwischen Umwelt- und Klimaschutz, Sozial- sowie Wirtschaftsbelangen noch weiter verschärfen. Zukünftig könne man davon ausgehen, dass sich insbesondere die Seehäfen nur noch auf ihre Kernaufgaben konzentrieren könnten und alle nicht umschlagbezogenen Aufgaben wie zum Beispiel Reparaturarbeiten ausgelagert werden müssten. Im Zuge dieser Entwicklung müsse daher eine systematische Vernetzung von See- und Binnenhäfen stattfinden, bei der die Binnenhäfen als „Güterverteilzentren" eingesetzt werden sollen. Um diese Aufgabe der Seehäfen übernehmen zu können, bestehe bei den Binnenhäfen jedoch ein erhöhter Bedarf an zusätzlicher Fläche, der zwangsläufig zu Reibungspunkten zwischen der Hafenwirtschaft und anderen Interessengruppen führe. Dementsprechend müsse bei der Raumplanung nicht nur auf die derzeitige Umwelt- und Sozialverträglichkeit der geplanten Maßnahmen geachtet, sondern auch das Entwicklungspotenzial beziehungsweise der zukünftige Raumbedarf der Häfen berücksichtigt werden.



Grafikquelle: www.wasserstrassenkreuz.de

Eine Verbindung in die Hauptstadt

Elbe-Havel-Kanal geht auf Pläne und erste Bauwerke im 18. Jahrhundert zurück

Der Elbe-Havel-Kanal ist eine Bundeswasserstraße in den Ländern Sachsen-Anhalt und Brandenburg. Sie beginnt mit einem Anschluss an den Mittellandkanal bei Hohenwarthe in der Nähe von Magdeburg, führt dann bis Wusterwitz bei Brandenburg wo er im Wendsee endet und Anschluss an die Untere Havel-Wasserstraße hat. Somit stellt der Elbe-Havel-Kanal im Zusammenspiel mit dem Rhein-Herne-, dem Wesel-Datteln-, dem Dortmund-Ems-, dem Mittellandkanal und der Havel und Spree und ihren Kanälen eine durchgehende Wasserstraßenverbindung vom Rhein über Berlin zur Oder her. Der EHK wird bis km 32 vom Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg, anschließend vom WSA Brandenburg verwaltet.

Zwischen Anfang (37,3 m ü. NN) und Ende (27,8 m ü. NN) hat er ungefähr einen Höhenunterschied von 9.50 m. Somit muss geschleust werden, und zwar in Zerben und Wusterwitz. Über den Elbe-Havel-Kanal verlaufen 18 Brücken, die zum Teil schon neu gebaut wurden und noch gebaut werden.

Der Elbe-Havel-Kanal (EHK) ist rund 56 km lang und besteht aus einem Muldenprofil mit einer Wasserspiegelbreite von zum Teil noch 35,50 m und einer Wassertiefe von zum Teil noch 3,50 m in der Kanalachse.

Der Name Elbe-Havel-Kanal, mit dem heute die Wasserstraße bezeichnet wird, hat sich seit der Aufnahme der Bauarbeiten am Mittellandkanal Anfang der 1920er Jahre eingebürgert und wurde 1938 vom Reichsverkehrsministerium amtlich eingeführt. Die Kilometrierung des Mittellandkanals, der in Nordrhein-Westfalen mit km 0,0 am km 108,35 des Dortmund-Ems-Kanals in der Nähe von Bergeshövede abzweigt wurde bei derjenigen des Elbe-Havel-Kanals fortgeführt.

Wenn beide Teilstrecken (Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal) auch unterschiedliche Namen tragen, zeigt sich an dieser einheitlichen Kilometrierung, dass sie Teile eines Projektes sind, nämlich der Verbindung Ruhrgebiet-Berlin.

Der heutige Elbe-Havel-Kanal entstand durch den Ausbau und die Nutzung historischer Wasserstraßen zwischen der Havel und der Elbe. Die Ursprünge des Plauer Kanals und des Ihlekanals reichen bis in das 18. Jahrhundert zurück. Der Plauer Kanal wurde von 1743 bis 1745 gebaut und verband zunächst die Havel bei Plaue über eine Strecke von 15 Kilometern mit den Flüssen Stremme und Ihle. Beide Flussläufe wurden zusätzlich für die Schifffahrt ausgebaut. Ein weiterer Durchstich über fünf Kilometer stellte dann anschließend eine Verbindung mit einem Altarm der Elbe bei Parey her.

Große Brücke für die Schifffahrt

Wasserstraßenkreuz bei Magdeburg schließt Lücke zwischen den zwei Kanälen

Mit der Wiedervereinigung wurden auch eine Reihe von Investitionen beschlossen, die dazu dienen sollten, alte und neue Bundesländer besser zu verbinden. Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 bezeichnete dabei den Ausbau der Wasserstraßenverbindung Hannover - Magdeburg – Berlin. Ziel war es, eine höchst wirtschaftliche, zudem umweltschonende und sichere Alternative für den Transport von Massen- und Gefahrengütern, Schwerlasten und Containern auf Straßen zu schaffen. Denn leistungsfähige Wasserstraßen sind eine Voraussetzung für den wettbewerbsfähigen Verkehr moderner Binnenschiffe.

Schwerpunkt des Projektes Deutsche Einheit Nr. 17 ist das Wasserstraßenkreuz Magdeburg. Mit der Verkehrsfreigabe des beeindruckenden Bauwerkes am 10. Oktober 2003 erhielt die Binnenschifffahrt eine direkte, vom Wasserstand der Elbe unabhängige Verbindung zwischen dem Mittellandkanal und dem Elbe-Havel-Kanal.

Foto: www.wsv.de

Die Eröffnung der Schiffsbrücke wurde groß gefeiert.

Insgesamt umfasst das Wasserstraßenkreuz heute die Schleuse Rothensee, die Kanalbrücke über die Elbe, die Schleuse Hohenwarthe, die Hohenwarther Straßenbrücke, die Glindenberger Straßenbrücke sowie die verbindenden Kanalstrecken. Bereits 1919 gab es erste Entwürfe und vor dem zweiten Weltkrieg konkrete Planungen einer Verbindung des Mittellandkanals mit dem Elbe-Havel-Kanal bei Magdeburg, um so eine durchgehende Wasserstraßenverbindung zwischen Rhein und Oder zu erhalten. Mit dem Bau der dafür notwendigen Kanalbrücke über die Elbe, einer Kanalstrecke auf dem Ostufer und eines Doppelhebewerkes zur Überwindung des Wasserstandsunterschiedes zwischen Mittellandkanal und Elbe-Havel-Kanal von rund 18 m, ist in den 30er Jahren begonnen worden. Der Bau wurde jedoch wegen des Krieges 1942 eingestellt.

Um vom Mittellandkanal in den Elbe-Havel-Kanal und dann weiter nach Berlin zu gelangen, mussten die Schiffe die Elbe daher lange über einen Umweg kreuzen. Dieser erfolgte per Abstieg zur Elbe über das Schiffshebewerk Rothensee, dann Elbe abwärts und über die Schleuse Niegripp in den Elbe-Havel-Kanal. Diese Route bedeutete nicht nur 12 Kilometer Mehrweg gegenüber einer direkten Querung, sondern sie war wegen der schwankenden Wasserstände problematisch.

Deine Freiheit, Dein Traum, Dein Job

Bundesverband startet neue Personalwerbekampagne für die Binnenschifffahrt

Mit einer neuen Personalwerbekampagne „Be your own Captain" macht der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) auf die zahlreichen und interessanten Chancen in dem weithin noch unbekannten Berufsbereich aufmerksam. „Die Binnenschifffahrt bietet aufgrund der Altersstruktur der Beschäftigten hervorragende Entwicklungschancen und Aufstiegsperspektiven für junge Menschen", erläuterte zum Start der Kampagne BDB-Präsident Georg Hötte: „Eine Tätigkeit in der Binnenschifffahrt zeichnet sich durch vielfältige Aufgaben und den Umgang mit moderner Technik aus. Zudem ist „Binnenschiffer/in" der am besten bezahlte Ausbildungsberuf in ganz Deutschland. Junge Nachwuchskräfte können sich in kurzer Zeit zum Schiffsführer oder selbständigen Unternehmer weiterentwickeln. In Deutschland arbeiten derzeit rund 7.500 Menschen in der Binnenschifffahrt und sorgen dafür, dass Jahr für Jahr große Gütermengen und zahlreiche Passagiere sicher auf europäischen Wasserstraßen transportiert werden." Da qualifiziertes Personal für die Branche unverzichtbar ist, hat ein internationales Konsortium als Hilfestellung für den Umgang mit dem demografischen Wandel eine Personalrekrutierungsstrategie für die europäische Binnenschifffahrt erarbeitet. Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) hat mit Partnern aus sieben Nationen im Rahmen des EU-Forschungsprojektes PLATINA (Platform for the Implementation of NAIADES) einen sogenannten Werkzeugkasten entwickelt, der Arbeitshilfen für eine effektive Personalgewinnung enthält.

Foto: Jochen Bywaletz

Junge Binnenschiffer haben so viele Möglichkeiten wie noch nie.

Unter www.becaptain.eu finden Binnenschifffahrtsunternehmen ab Anfang August 2012 u.a. Leitfäden zu den Themen „Ausbildung" und „Praktikum", die aufzeigen, warum es sich lohnt, Auszubildende und Praktikanten an Bord zu holen. Das Informationsblatt „Personalwerbung" liefert weitere wertvolle Tipps zur effektiven Anwerbung von Personal in der Binnenschifffahrt. Eine umfangreiche Bilddatenbank soll es nicht nur dem Binnenschifffahrtsgewerbe ermöglichen, Personalwerbemaßnahmen zu illustrieren.

Insbesondere Jugendliche, die vor der Berufswahl stehen, finden auf der Internetseite zudem ein Faltblatt mit wichtigen Informationen rund um den Beruf „Binnenschiffer/in". Die Informationsmaterialien werden voraussichtlich im Herbst 2012 auch in Printform vorliegen.

Gemeinsam handeln

Viele Partner sammeln Geld für das Schulschiff RHEIN

Für erforderliche Renovierungen verlässt das Schulschiff auch schon mal den Homberger Liegeplatz.

Der Verkehrsminister gibt Geld, Industrie und Unternehmen sammeln – jetzt fehlt nur noch die Unterstützung der Landespolitik. Auf die hofft nun eine große Koalition aus Industrie- und Handelskammer, Reedereien und Logistikunternehmen. Ihr Ziel: Das Schulschiff RHEIN in Duisburg und damit NRW zu einem europaweit einmaligen Bildungsstandort in Sachen Binnenschifffahrt ausbauen. Kosten: geschätzt 2 Mio. Euro.

Der sonst sicherlich nicht als spendabel verschriehene Verkehrsminister hat es bei seinem Besuch beim Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt vor gemacht: 800.000 Euro hat er aus den klammen Verkehrskassen losgeeist, um die erforderliche Renovierung des Schulschiffes zu unterstützen.

An Bord des Schulschiffes werden die angehenden Matrosen während ihres Blockunterrichts am nahen Schiffer-Berufskolleg verpflegt und unter gebracht. Nachmittags wird zudem ergänzender, praktischer Unterricht erteilt. Die Auszubildenden kommen dazu nicht nur aus dem Binnenschiffsland NRW, sondern aus dem gesamten deutschsprachigen Bereich Europas.

Zweites Standbein des Schulschiffs ist die Weiterbildung, ebenfalls mit europäischem Wirkungskreis. Sogar aus der Ukraine, Tschechien, Niederlande, Frankreich und Belgien reisen die Teilnehmer zu den mehr als 100 Kursen pro Jahr an. Tendenz steigend – sowohl was die Zahl der Teilnehmer als auch das ständig wachsende Fortbildungsprogramm angeht.

Mit den Aufgaben wuchsen aber auch die Anforderungen an die Infrastruktur – und werden weiter wachsen. So sind moderne Tagungs- und Unterrichtsräume mit der entsprechenden Technik erforderlich.

Die Größe und Wichtigkeit der Aufgabe ist auch dem Träger durchaus bewusst, wie AdB-Geschäftsführer Jörg Rusche versichert, der gleichzeitig Geschäftsführer des BDB ist. „Die Verbände der Binnenschifffahrt haben sich darauf geeinigt, dass voraussichtlich circa 400.000 Euro aus den Zinsen des Reservefonds als Beitrag des Gewerbes zur Verfügung gestellt werden. Der ADB als Träger ist bereit, die Mittel, die bisher für den Unterhalt des Schiffes Rhein II zurück gestellt wurden, zu investieren und wird in einer breit nahelegten Aktion ab dem Herbst nach der Sommerpause 2012 mit einem eigens gegründeten Verein Spenden aus der Welt der Binnenschifffahrt suchen."

Viele Anstrengungen, gute Ideen und viel Tatendrang, die allerdings nicht ersetzen, dass das Modernisierungsprojekt auf weitere Unterstützungen der öffentlichen Hand angewiesen sein wird. „Der letzte große Schritt geht nur mit vereinten Kräften", appelliert Rusche.

Wind-Partnerschaft

Drei Partner errichten gemeinsam einen Windpark bei Potsdam

Die Grünwerke – die „grüne" Tochter der Stadtwerke Düsseldorf – haben gemeinsam mit den Partnern Stadtwerke Hilden GmbH und MEGA Monheim die Verträge zum Erwerb eines Windparks mit einer Gesamtleistung von 6 Megawatt (3 x 2 Megawatt) unterzeichnet.

Die drei Partner beteiligen sich zu gleichen Teilen an einer Projektgesellschaft, die Eigentümerin und Betreiberin der Windräder wird. Der Windpark soll Anfang Dezember 2012 im brandenburgischen Prützke, südwestlich von Potsdam, in Betrieb gehen. Einstimmig betonen die Projekt-Partner: „Wir sind stolz, jetzt das erste Partnerschafts- Projekt im Bereich erneuerbare Energien zu realisieren, weitere sollen folgen." Das bei Prützke entwickelte Beteiligungsmodell gilt für die Partner als Blaupause für weitere Zukunftsinvestitionen ihrer Unternehmen.

Der Windpark wird jährlich rund 12 Millionen Kilowattstunden produzieren und dabei über 5.000 Tonnen Kohlendioxid vermeiden. So können rein rechnerisch etwa 3.400 Haushalte mit klimafreundlichem Strom versorgt werden. Die Anlagen vom Typ V90-2.0 MW Gridstreamer werden von der Firma Vestas hergestellt. Die drei Windräder haben bei einer Gesamthöhe von jeweils 140 Metern eine Nabenhöhe von 95 Metern. Die Rotorblätter sind 44 Meter lang und haben eine Blatt-Tiefe von bis zu 3,5 Metern.

„Dieses Projekt dokumentiert die ausgeprägte Kooperationsfähigkeit aller beteiligten Unternehmen", so Rainer Pennekamp, Vorstandsmitglied Stadtwerke Düsseldorf. „Das ist ein sehr positives Signal, insbesondere mit Blick auf die Herausforderungen der Energiewende, denn es zeichnet sich immer deutlicher ab, dass Kooperationen auf lokaler und regionaler Ebene eine Schlüsselrolle für den erfolgreichen Umbau des Energiesystems einnehmen werden. Als das Vorstandsmitglied der Stadtwerke Düsseldorf, das für die Zusammenarbeit mit unseren Beteiligungsunternehmen zuständig ist, lässt mich das mit Optimismus auf weitere vielversprechende Kooperationsmöglichkeiten blicken".

Auch Ralf Zische, Geschäftsführer der Grünwerke lobte das Projekt als eine wertvolle Ergänzung im Projektportfolio der Grünwerke. „Wir sind sehr stolz auf die erfolgreiche Ausgestaltung des Projektes und sehen der Errichtung der Anlagen in den kommenden Wochen erwartungsvoll entgegen." Die Grünwerke hätten mit dem Projekt eine solide Ausgangsbasis geschaffen, weitere Stadtwerke-Partnerschaften im Bereich der Erneuerbaren Energien erfolgreich umzusetzen."

Foto: Stadtwerke Düsseldorf

Windenergie ist bei den erneuerbaren Energien wichtig.

Der brummende Geweihträger liebt Kämpfe

Der Hirschkäfer ist Insekt des Jahres – die größten Käfer Europas ernähren sich von Baumsaft aus der Eiche

Der Hirschkäfer ist Insekt des Jahres 2012. Damit wurde eine Art gewählt, die in Deutschland sehr selten geworden ist. Dennoch kennt die Hirschkäfer eigentlich jeder. Sie sind bis zu neun Zentimeter groß und damit die größten Käfer in Mitteleuropa überhaupt. Nur die Männchen haben die gewaltigen, großen „Geweihe", mit denen sie miteinander kämpfen. Die etwas kleineren Weibchen kann man aufgrund ihrer Größe von sechs Zentimetern trotzdem sofort als Hirschkäfer, wissenschaftlich: Lucanus cervus, erkennen.

Mit den „Geweihen", den rund drei Zentimetern langen Oberkiefern, nehmen die Männchen keine Nahrung auf. Nur bei Rivalenkämpfen und zum Festhalten der Weibchen während der Paarung werden sie gebraucht. Die Hirschkäfer schwärmen von Mitte Juni bis Ende Juli an lauen Abenden mit lautem Brummen in Laubwäldern herum.

Foto: NABU/Ralf Bekker, Oberförsterei Elsterwerda

Die großen Käfer lieben besonders alte Eichen. Männchen und Weibchen brauchen für die Reifung ihrer Keimzellen Baumsaft, der bestimmte Pilze enthält. Den finden sie an Wundstellen eines Baumes, der durch Frostrisse, Windbruch oder Blitzschlag verletzt worden ist. Der Saft aus solchen Baumwunden fließt häufig mehrere Jahre.

Das Weibchen ist auch in der Lage, Wunden mit ihren kleinen, aber kräftigen Oberkiefern aufzubeißen. Für die Aufnahme von Säften sind Unterkiefer und Unterlippe des Hirschkäfers besonders ausgebildet: Sie sehen aus wie ein gefiedertes und gegabeltes Pinselchen, das gelb ist.

Zur Paarungszeit kommt es häufig zu Kämpfen zwischen zwei Männchen, die sehr imposant sind. Einer der Käfer wird vom Ast gestoßen. Der Sieger sucht danach das Weibchen an der Leckstelle auf. Er stellt sich über das Weibchen, wobei die Köpfe in die gleiche Richtung zeigen, und verhindert mit seinem Oberkiefer, dass das Weibchen wegläuft. Männchen und Weibchen bleiben in dieser Stellung unter Umständen mehrere Tage über der Leckstelle stehen und nehmen immer wieder Nahrung auf, bis es zur Paarung kommt.

Gespräche mit Bürgern fortgesetzt

Verkehrsentwicklung wird in Machbarkeitsstudie zu Reisholz mit einbezogen

Der Dialog über den Ausbau des Reisholzer Hafens wird fortgesetzt: Am 25. Juni 2012 widmete der Düsseldorfer Kreisverband von Bündnis90 / Die Grünen eine Veranstaltung seiner Reihe „Grüner Dialog" dem Thema „Entwicklung des Reisholzer Hafens". Eingeladen waren neben Vertretern des Projektteams auch Naturschützer sowie die vor Ort ansässigen Künstler und Anwohner. In einer Halle auf dem Hafengelände sprachen die Gäste in mehreren Diskussionsrunden über die Projektidee.

Etwa 150 Bürger waren erschienen, um sich die verschiedenen Standpunkte anzuhören. Viele der Anwesenden nutzten zudem die Gelegenheit, Fragen an das Projektteam zu stellen. Besonders im Fokus standen die Verkehrszunahme und der Schutz vor Lärmbelastung. Beide Themen werden in der Machbarkeitsstudie berücksichtigt, wie Rainer Schäfer (Geschäftsführer der Neuss-Düsseldorfer Häfen) und Nikolai Juchem (Industriekreis Düsseldorf) unterstrichen. Auch bezüglich der Ateliers der Künstler, die sich in einer Lagerhalle auf dem Hafengelände befinden, sei man zuversichtlich, eine akzeptable Lösung finden zu können.

Das Gelände in Reisholz bietet zahlreiche Möglichkeiten, die jetzt untersucht werden.

„Zunächst werden wir über eine Vorstudie den Bedarf für einen modernen Hafen prüfen lassen", erklärte Schäfer das weitere Vorgehen. Die Ergebnisse sollen bis Ende des Jahres vorliegen. Sie werden – mit den weiteren Schritten – in einer entsprechenden Veranstaltung vorgestellt.

Am 13. Juni traf sich das Leitungsteam der Projektidee „Ausbau des Reisholzer Hafens" bereits mit Vertretern von Naturschutzverbänden und Umweltschützern zu einer Begehung des Hafengeländes im Düsseldorfer Süden. Hierbei wurden Möglichkeiten und Maßnahmen diskutiert, wie natur- und artenschutzrechtliche Fragen innerhalb der anstehenden Machbarkeitsstudie berücksichtigt und im Rahmen des geplanten Hafenausbaus umgesetzt werden können. Das Gespräch fand in einer offenen und konstruktiven Atmosphäre statt, so die Teilnehmer. Weitere gemeinsame Termine sollen folgen.

Binnenhäfen diskutieren in Bayern

Verband stellt in Straubing interessante Beispiele nachhaltige Verkehrsgestaltung vor

Unter dem Titel „Binnenhafen Bio?. Logisch." lädt der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) Ende September zur Jahrestagung 2012 in das Bayerische Straubing ein.

„Binnenhäfen stehen allgemein für den Umschlag von Massengütern und Containern auf umweltfreundliche Verkehrsträger. Sie leisten schon deshalb einen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung", argumentiert BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge.

Aber sind Sie deshalb schon Bio? stellt er eine rhetorische Frage. Und nimmt die offensichtliche Antwort gleich vorweg: „Logisch – denn in Binnenhäfen werden die ersten Schritte in eine nachhaltige Energiewirtschaft und Rohstoffverarbeitung gemacht, wie das Beispiel Straubing zeigt." Der Hafen Straubing stehe dafür, als erster Binnenhafen konsequent auf erneuerbare Energie als Schlüsselfaktor zu setzen und mit dem Thema Biomasseverarbeitung neue Wege zu beschreiten.

Die deutschen Binnenhäfen wollen auf ihrer Jahrestagung 2012 in Straubing über die Perspektiven und Chancen einer solchen Strategie diskutieren. Dabei steht die Nachhaltigkeit des Wirtschaftens mit all seinen Facetten, wie dem nachhaltigen Transport, der nachhaltigen Herstellung und der Verarbeitung von Biomasse für eine stoffliche als auch energetische Verwertung im Fokus.

„Für uns ist der Binnenschiffstransport von Natur aus als umweltfreundlich anzusehen. Gleichzeitig ist gerade an der Donau ein zum Teil energischer Disput über natürliche Flusslandschaften versus Gütertransport auf Flüssen im Gange. Die Donau wiederum ist ein großes Anbaugebiet für Biomasse, was so in dieser Form noch nicht genutzt wird", erläutert Kluge weitere Gründe für den Ort der Jahrestagung.

In den Binnenhäfen werden die ersten Schritte in eine nachhaltige Wirtschaft gemacht.

Die Jahrestagung beginnt am Donnerstag, 20. September, um 13 Uhr mit der nichtöffentlichen Mitgliederversammlung. Bei einer Rundfahrt entlang des Hafens werden ab 15.30 Uhr in Straubing-Sand ausgewählte Industrieanlagen mit BioCampus, wie die ADM Ölmühle sowie Anlagen des Krane- und Baggerproduzenten Sennebogen besichtigt. Am Abend lädt der BÖB gemeinsam mit dem Hafen Straubing zu einem Bayerischen Abend ein.

Der Freitag, 21. Spetember, beginnt für Sie mit einer Führung durch die Clariant Demoanlage für Bio-Ethanol. Anschließend findet der öffentliche Teil der BÖB-Jahrestagung mit einer Expertendiskussion zum Thema „Binnenschifffahrt – alles Bio oder was?" statt. Unter anderem wird die Biomassenlogistik als Wachstumstreiber der Donauregion vorgestellt.

Fachhochschule diskutiert über Schulden und Glück

Abend mit Prof. Raffelhüschen zum „Glücksatlas Deutschland"

Freuen sich auf einen interessanten Abend: Bärbel E. Kohler und Thomas Schlichting.

Auf dem „Kreuzzug ins Glück" befinden sich die Toten Hosen seit 1990. Dem ebenso faszinierenden wie schwer greifbaren Thema nimmt sich jetzt auch die Europäische Fachhochschule Neuss EUFH gemeinsam mit der Trainerin Bärbel E. Kohler und mit Unterstützung des Unternehmens UPS an. Sie haben Prof. Bernd Raffelhüschen zum Thema „Glücksatlas Deutschland" eingeladen.

Geld allein macht nicht glücklich, sagt der Volksmund. Doch was benötigen wir dazu, um glücklich zu sein? Und wer sind die glücklichsten Deutschen? Vielleicht sind es die, die keine Schulden haben? Denn diese können sehr wohl unglücklich machen, sagt Prof. Raffelhüschen. Sichtbare ebenso wie versteckte, deren Existenz wir nicht ahnen. Zumal die Staaten derzeit zukünftigen Generationen sagenhafte, größtenteils unsichtbare Verbindlichkeiten hinterlassen. Und immer weniger Beitrags- und Steuerzahler versorgen immer mehr ältere Deutsche. Die Konsequenzen des demografischen Wandels sind dramatisch – und sie werden sich in Zukunft noch deutlicher zuspitzen.

Raffelhüschen deckt auf, wo solche Schulden in unserem reichen, fortschrittlichen Deutschland versteckt sind. Gemeinsam mit den Partnern UPS Deutschland und Bärbel E. Kohler Coaching – Training lädt die EUFH im Rahmen der regelmäßigen Themenabende zu einem ausgesprochenen informativen Abend auf dem Campus, wobei sich sicher im Anschluss an den interessanten Vortrag eine lebhafte Diskussion entwickeln wird.

„Bärbel Kohler und ich haben Professor Raffelhüschen schon mehrfach gehört," erzählt Thomas Schlichting, Manager Externe Kommunikation bei UPS. „Weil es ihm gelingt, sehr ansprechend große Herausforderungen an die gesamte Gesellschaft zu beschreiben, er es dabei auch an Deutlichkeit nicht fehlen lässt, und er die perfekte Symbiose von Seriösität und Entertainment verkörpert, haben wir uns gemeinsam überlegt, dass es eine sehr interessante Idee sein könnte, ihn für einen Vortrag zu gewinnen."

Das ungewöhnliche Trio hatte nicht nur Erfolg, es gelang sogar, den renommierten Wissenschaftler zu einem kurzfristigen Termin nach Neuss zu holen. „Es ist sicherlich für ein Unternehmen wie UPS sehr ungewöhnlich, sich eines solchen Themas anzunehmen", ist der Kommunikationsexperte gespannt. Aber nach den bisherigen Kontakten zwischen EUFH und UPS – einige Studenten durchlaufen duale Studiengänge oder Praktika bei dem Logistikdienstleister – ist er sich sicher, dass auch dieser Austausch für alle Beteiligten gewinnbringend sein wird.

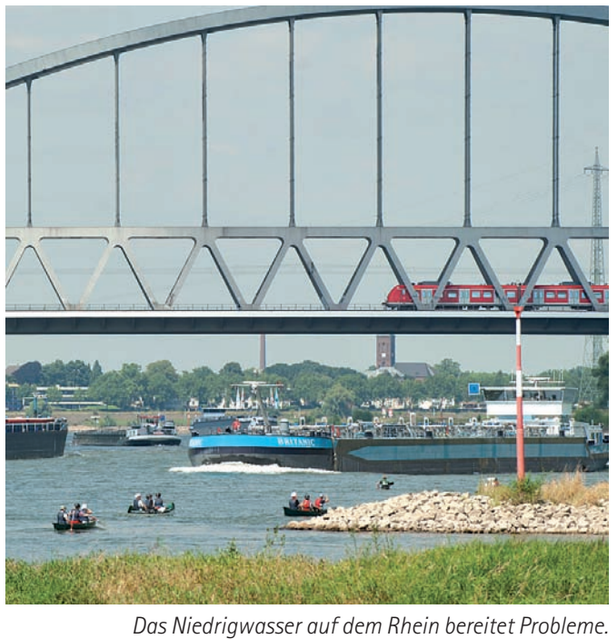
Der aktuelle Verkehrsbericht liegt jetzt vor

Wasser- und Schifffahrtsdirektion hat Daten zum Binnenschiffsverkehr gesammelt und grafisch dargestellt

Der Verkehrsbericht 2011 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West (WSD West) kann ab sofort im Internet unter http://www.wsdwest.wsv.de/Service/Publikationen/verkehrsberichte/index.html abgerufen werden.

Das interessante Dokument zeigt wie sich der Schiffsverkehr auf Niederrhein und westdeutschen Kanälen über einen längeren Zeitraum bis zum Berichtsjahr entwickelt hat. Dafür wurden statistische Daten ermittelt, grafisch aufbereitet und analysiert.

Nach diesen Analysen hat sich der starke Transportanstieg von 2010 im Berichtsjahr 2011 nicht wiederholt. Die Transporte auf dem Niederrhein und den westdeutschen Kanälen konsolidieren sich aber – bei leichtem Rückgang – auf dem bisher erreichten Niveau.



Das Niedrigwasser auf dem Rhein bereitet Probleme.

Ein wesentlicher Grund für die nachlassende Verkehrsleistung sind die Niedrigwasserperioden auf dem Rhein im Frühjahr und Herbst 2011. Entgegen dem – auch bundesweit erkennbaren – rückläufigen Trend, gibt es im westdeutschen Kanalgebiet aber auch Zuwächse, so zum Beispiel beim Gütertransport an den Schleusen Bevergern und Herbrum am Dortmund-Ems-Kanal und Herne – Ost am Rhein-Herne-Kanal, beim Containertransport und bei der Tragfähigkeit der Schiffe.

Der Verkehrsbericht der WSD West gibt aber nicht nur Aufschluss über die Verkehrsentwicklung in Zahlen. Er zeigt auch, welche regelnden und ordnenden Maßnahmen die WSD West trifft, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, welche Förderprogramme es für das Schifffahrtsgewerbe gibt und wie weit sie in Anspruch genommen wurden.

Die WSV ist die regionale Vertretung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dessen Politik wir für die Bundeswasserstraßen in unserer Region umsetzen. Mit der Kompetenz für sichere Wasserstraßen stehen die Mitarbeiter im ständigen Dialog mit den unterschiedlichen Nutzern der Wasserstraßen Niederrhein und westdeutsche Kanäle und setzen sich für Lösungen ein, die Akzeptanz finden und Ausgleich erreichen.

Die Mitarbeiter verstehen sich als zentraler Ansprechpartner für die Schifffahrt und alle anderen Nutzer der Bundeswasserstraßen in unserer Region. Mit effektiven Verkehrsregelungen, mit modernen Verkehrssicherungssystemen, mit der technischen Überwachung der Verkehrsmittel und Qualifizierung der Verkehrsteilnehmer stellen sie die Leichtigkeit des Schiffsverkehrs als die zentrale Aufgabe der WSV sicher.

Gut aufgestellt und erfolgreich im Hafen

Beim Autoterminal Neuss machen sich die Anstrengungen der letzten Monate in den Bilanzen bemerkbar

Wenn die Mannschaft des Autoterminal Neuss (ATN) derzeit ins Schwitzen kommt, so liegt das nicht nur an den tropischen Temperaturen. Wie Geschäftsführer Wolfgang Clauß erfreut berichtet, durchlaufen derzeit viele Fahrzeuge die Drehscheibe.
Eine positive Entwicklung, die auch der optimistische Neusser vor einigen Monaten nicht für möglich gehalten hätte, für die es jedoch einige gute Gründe gibt. Die Kunden des ATN, große Unternehmen der Automobilindustrie und Verleihfirmen, verzeichnen derzeit eine positive Auftragslage. Das macht sich auch an der Floßhafenstraße bemerkbar, über die zahlreiche Autohäuser in der nahen und weiteren Umgebung versorgt werden. Zusätzlich schlagen sich im ersten Halbjahr auch neue Kontakte und Kontrakte in der Bilanz nieder, die das Team während der Wirtschaftskrise angebahnt hat. „Im Nachhinein kann man sagen, dass wir die Chancen genutzt haben", so der Geschäftsführer. Etwa als potentielle Kunden sich umschauten, wie sie ihre Prozesse noch effektiver gestalten konnten oder über die Auslagerung von Dienstleistungen nachdachten. Denn auch die Mannschaft des ATN hat in dieser Zeit noch mehr als sonst alle Prozesse durchleuchtet, Verbesserungsmöglichkeiten beurteilt und umgesetzt, neue Angebote in die ohnehin umfangreiche Dienstleistungspalette aufgenommen.
Aktivitäten, die ohne die engagierte und tatkräftige Mannschaft nicht möglich wären. Entsprechend bedankt sich Clauß bei seinen Mitarbeitern, nicht nur für die letzten Monate, sondern auch dass sie trotz Wetterkapriolen und urlaubsbedingter Lücken ganz hervorragend mitziehen, wie er anerkennend bilanziert. Um die neuen Spitzen aufzufangen wurde zudem in den vergangenen vier Monaten jeweils ein neuer Mitarbeiter eingestellt.
Erfolge, auf denen sich der Neusser nicht ausruht. Um stets auch auf weitere Kundenwünsche eingehen zu können hat ATN zusätzlich 50.000 Quadratmeter Fläche von den Neuss Düsseldorfer Häfen angemietet. Denn Clauß weiß, dass es ebenso schwer wie langwierig ist, sich mit einem hervorragenden Service, engagierten Mitarbeitern und einer maßgeschneiderten Dienstleistungspalette einen guten Ruf zu erarbeiten, welcher durch Stagnation aber auch schnell wieder verspielt werden kann.

Wolfgang Clauß und sein Team haben die Chancen der letzten Monate konsequent genutzt.

Interessante Perspektiven

Neusser Mittelstandsvereinigung diskutierte im Hafen

Ungewöhnliche Perspektiven sind bei der Mittelstandsvereinigung (MIT) Neuss Teil des Programms. In enger Zusammenarbeit mit der Marketingabteilung der Neuss-Düsseldorfer Häfen und Bärbel E. Kohler vom Vorstand der MIT Neuss organisierten diese deshalb ein Treffen für die Mitglieder und Gäste auf der „Maria-Franziska", um in der Reihe „Wirtschaft trifft Politik" mit dem Europaabgeordneten Karl-Heinz Florenz und dem Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen, Ulrich Gross, zu diskutieren.
Nach kurzer Begrüßung durch den Vorsitzenden der MIT, Prof. Dr. Klaus Goder, stellte der NDH-Geschäftsführer während der Fahrt durch die Neuss-Düsseldorfer Hafenbecken eindrucksvoll und anschaulich den Wirtschaftsfaktor Häfen vor.
Deutschland, so Gross, sei eine Exportnation. Einer der Gründe der derzeit relativ stabilen wirtschaftlichen Lage, so seine Analyse, sei in dem international guten Wechselkurs des Euro zu sehen. Der Geschäftsführer mahnte aber auch an, dass Verkehrspolitik derzeit Landespolitik sei. Da jedoch die Anforderungen an die Qualität der Transporte stetig stiegen, ergebe sich, dass die Verantwortung für die Logistik politisch eine europäische Aufgabe sei. Parallelen sieht er in der Energiepolitik. Aber auch die neue Kooperation mit der Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) in dem Unternehmen Rhein-Cargo war ein Thema.
Florenz ging auf die mangelnde Verkehrs-Infrastruktur ein: In Bezug auf den Eisernen Rhein machte er deutlich, dass Brüssel keine Trassen vorschlagen könne, da dies Aufgabe der entsprechenden Länder sei. Zudem wies der Europaabgeordnete auf die Bedeutung der Betuwe-Linie hin und erläuterte nochmals die bestehenden Probleme beim Ausbau auf deutscher Seite, der deutlich hinter dem der Niederlande hinter her hinke. Beide Fachleute waren sich einig, dass es zum Lkw-Infarkt auf den deutschen Straßen kommen wird, wenn die Schieneninfrastruktur nicht schnellstens adäquat ausgebaut wird. Gross erläuterte, dass allein die prognostizierte Verdoppelung oder eventuell sogar Verdreifachung allein der Containertransporte den Straßenverkehr zum Erliegen bringen könnte.
In dem Zusammenhang sprach Florenz eine Einladung an Gross und die Neuss Düsseldorfer Häfen aus, sich mit ihm und den Ansprechpartnern bei der EU in Brüssel zusammen zu setzen und die komplexen Probleme noch einmal in einem persönlichen Gespräch zu erläutern.
Auf die europäische Währung eingehend befürchtet Florenz, dass die Uneinigkeit über die weiteren Vorgehensweisen befürchten ließe, dass der Wechselkurs eine negative Entwicklung nehmen könnte.

Die Neusser Mittelstandsvereinigung erkundete den Hafen.

Hundestaffel suchte in Neuss Verschüttete

Retter trainierten auf Gelände der Neusser Bauverein AG - ideale Bedingungen vor Beginn der Bauarbeiten

Ungewöhnliches konnten Spaziergänger jetzt auf dem Gelände des ehemaligen Finanzamtes I an der Schillerstraße in Neuss beobachten: In grell-gelbe Warnwesten gekleidete Retter bewegten sich langsam und vorsichtig mit ihren Suchhunden über das Abbruchgelände, hielten immer wieder an, horchten. Sorgsam untersuchten Mensch und Tier Zentimeter für Zentimeter das Areal. Besorgte Fragen konnten die Mitarbeiter der Neusser Bauverein AG jedoch schnell beruhigen: Die Rettungshundestaffel der internationalen Katastrophenhilfe I.S.A.R. International Search and Rescue Germany trainierte nur. Der Vorstandsvorsitzende Frank Lubig hatte I.S.A.R.-Ausbildungsleiter Michael Lesmeister und seine Rettungshundestaffel eingeladen, auf dem Abbruchgelände für den Ernstfall zu trainieren.

Foto: Andreas Woitschützke

In dem Abbruchareal finden die Suchhunde der Rettungsstaffel beste Übungsbedingungen.

Dort, wo bereits im Herbst dieses Jahres mit der Errichtung eines modernen innenstadtnahen Wohnquartiers für Jung und Alt begonnen werden soll, herrschen derzeit beste Voraussetzungen, um den Einsatz in Katastrophenfällen wie beispielsweise das Aufspüren verschütteter Personen nach einem Erdbeben oder dem Einsturz eines Gebäudes zu üben. Denn die Abbruch- und Rodungsarbeiten an dem 8-geschossigen ehemaligen Finanzamt sind derzeit in vollem Gange, noch vorhandene Räume und Keller sind teilweise zugeschüttet und nur schwer zugänglich, so dass die Hundeführer hier unter optimalen Bedingungen mit ihren Tieren den Ernstfall proben konnten.

„Wir unterstützen I.S.A.R. Germany, die sich als gemeinnützige Hilfsorganisation zum Ziel gesetzt hat, internationale Hilfe nach Naturkatastrophen zu leisten, sehr gerne", so Frank Lubig, Vorstandsvorsitzender der Neusser Bauverein AG. Erst Ende April war mit den Abbruch- und Rodungsarbeiten begonnen worden. Bereits im Herbst erfolgt der 1. Spatenstich für das neue Wohnquartier. Insgesamt entstehen an diesem Standort 20 Doppelhaushälften, sechs Stadthäuser und 36 hochwertige Eigentumswohnungen. „Mit diesem attraktiven Projekt trägt die Neusser Bauverein AG einmal mehr der ungebrochenen Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum Rechnung", so der Vorstandsvorsitzende Frank Lubig weiter.

Ein sauberer Einsatz

Düsseldorfer Ufer wird regelmäßig geschnitten und gebürstet

Was für andere Menschen der Bürgersteig oder der Eingang zu ihrem Häuschen ist für Hafenmeister Michael Reindorf das Ufer des großen Flusses unterhalb der traditionsreichen Rheinterassen. Der Düsseldorfer ist nicht nur für die fünf Anleger der Personenschifffahrt zuständig, er hat auch ständig ein Auge darauf, dass das zugehörige Ufer stets sauber und ordentlich ausschaut. Denn für die Gäste der zahlreichen Hotel- und Ausflugsschiffe sowie die tausenden Besucher ist das Areal der erste Eindruck der Landeshauptstadt. Und der soll so gut wie irgend möglich ausfallen.

An dem Ufer vereinen sich Funktionalität und gutes Aussehen: Die großen, hellen Basaltwasserbausteine verhindern, dass der große Fluss Zentimeter für Zentimeter die Altstadt abträgt. Damit zum einen das Aussehen erhalten bleibt, zum anderen Gras und Wurzeln die Konstruktion nicht beschädigen und schwächen, beauftragt der Hafenmeister ein niederländisches Spezialunternehmen, zwei mal im Jahr mit großen Spezialfahrzeugen, zunächst umweltschonend den Grünwuchs zu kappen und anschließend die Mauer zu säubern.

Ein weiterer wichtiger Effekt: Der Grünschnitt dient auch der gesetzlichen Verkehrssicherungspflicht, damit die Matrosen ordnungsgemäß die Seile an den Ringen befestigen können. Eine Pflicht, der die Häfen sehr gerne nachkommen, um dem Schiffspersonal ein unkompliziertes Anlegen zu ermöglichen. In die Festmacheinrichtungen haben die Neuss Düsseldorfer Häfen rechtzeitig vor Beginn der Saison in diesem Frühjahr noch einmal in die Renovierung investiert. Außerdem wurde die Steigerbeleuchtung so umgebaut, dass sie von Solarpanels gespeist wird. Das hilft nicht nur der Umwelt, sondern rechnet sich unter dem Strich auch beim Verbrauch.

Mit Stahlbürsten werden die Ufersteine gereinigt.

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* ■ *Antoniusstraße 18* ■ *45 470 Mülheim a. d. Ruhr* ■ *afroening@hafenzeitung.de* Chefredakteur: *Andreas Fröning* ■ *Telefon: (01 51) 52 56 56 34*

Art Direction und Produktion: *Rainer Jurk Design GmbH, Meerbusch* ■ *www.rainer-jurk-design.de* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)*

Druck: *Druck- und Versanddienstleistungen Südwest GmbH* ■ *Flomersheimer Straße 2-4* ■ *67071 Ludwigshafen* ■ *www.dsw-druck.info*

Vetten

Die Radtour in der letzten Ausgabe der Hafen-Zeitung hat schon viele Besucher auf Entdeckungsreise in den Neusser Hafen geführt. Allerdings ist uns ein Fehler unterlaufen: Auf der Karte gegenüber dem Haltepunkt 3 heißt das Unternehmen natürlich „Vetten Krane & Service GmbH". Ein weiterer Ausflug folgt bald.

Zufrieden

Über die Situation und die Entwicklung des Krefelder Rheinhafens informierten sich Mitglieder und Gäste der Arbeitsgruppe „Bau, Planung, Stadtentwicklung und Demographie" der Krefelder CDU-Stadtratsfraktion im Rahmen eines Besuchs im Krefelder Hafen unter Leitung des stellv. Arbeitsgruppenvorsitzenden, Ratsherrn Dr. Stefan Galke. Dabei zeigte sich die Hafengeschäftsführerin Elisabeth lehnen sehr zufrieden mit der Entwicklung.

Foto: Aida Cruises

Karriere

Am 18. September lädt AIDA Cruises im Rahmen der Career Days 2012 nach Rostock-Warnemünde ein. Bereits seit 2008 veranstaltet AIDA Cruises die Career Days an Bord ihrer Schiffe und bietet potentiellen Mitarbeitern aus den Bereichen Bar, Restaurant und Küche die Möglichkeit, die verschiedenen Arbeitsbereiche intensiv kennen zu lernen. Teilnehmer können sich einen Tag lang ein Bild vom künftigen Arbeitsplatz sowie dem Leben auf einem AIDA Schiff machen. Auf ausführlichen Rundgängen lernen sie Crew-Mitglieder aus den einzelnen Bereichen kennen und können in Praxistests ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen.

OB Elbers besucht die Niederlande

Erfahrungsaustausch im Rotterdamer Hafen brachte wichtige Erkenntnisse

Mit einer Dienstreise in die Niederlande setzte Düsseldorfs Oberbürgermeister Dirk Elbers vom 26. bis 28. Juni neue Akzente in der Wirtschaftsförderung der Landeshauptstadt Düsseldorf: Neben den wichtigen Wachstumsmärkten wie China und Indien sowie bewährten Partnerschaften mit Japan oder Russland, will Oberbürgermeister Elbers die europäischen Nachbarn, insbesondere die BeNeLux-Länder, in den Blick nehmen.

Auf einer Rundfahrt durch den Hafen erläuterte Wouter van Dijk vom Rotterdamer Hafenbetrieb dem Oberbürgermeister den aktuellen Stand der Hafenerweiterung. Das aktuelle Großprojekt „Maasvlakte 2" führt zu einer Erweiterung des Rotterdamer Hafens um 20 Quadratkilometer, was einer Vergrößerung von rund 40 Prozent entspricht. Der Rotterdamer Hafen geht von mehr als einer Verdoppelung des Frachtvolumens in den kommenden zehn Jahren aus.

Dr. Andreas Bruns, Vorsitzender der Unternehmerschaft Düsseldorf, Oberbürgermeister Dirk Elbers, Wouter van Dijk, Rotterdamer Hafenbetrieb, und Nikolai Juchem

„Es ist beeindruckend zu sehen, wie dieser größte europäische Hafen weiter wächst und damit auf den steigenden Güterumschlag in der globalisierten Handelswelt reagiert. Doch die Herausforderung besteht darin, die Güter weiter ins europäische Binnenland zu transportieren. Dabei können und sollen auch die Häfen in Düsseldorf eine wichtige Rolle spielen. Das bestärkt mich in meinem Willen die Düsseldorfer Industrie bei der Realisierung des Projekts D-Port in Reisholz zu unterstützen", erklärte der Oberbürgermeister.

Der Austausch mit den Experten des Rotterdamer Hafens sei dabei sehr hilfreich. Dr. Hans Smits, CEO des Rotterdamer Hafens und Ahmed Aboutaleb, Bürgermeister von Rotterdam, berichteten Elbers über den aktuellen Ausbau des Rotterdamer Hafens. „Wir können von unseren europäischen Nachbarn viel lernen. Von dieser Erfahrung wollen wir auch bei unserem Vorhaben D-Port profitieren."

Nacht der Industrie lädt wieder ein

Interessante Touren bieten wieder interessante Einblicke hinter Unternehmens-Kulissen

Die Gesellschaftsinitiative „Zukunft durch Industrie e.V." feiert ihren zweiten Geburtstag und wächst weiterhin dynamisch. Mit mittlerweile 117 Mitgliedern hat sich die Mitgliederzahl seit der Gründung fast versechsfacht.

Die Erfolgsgeschichte spiegelt sich auch in den jüngsten Anmeldezahlen zur LANGEN NACHT DER INDUSTRIE wider. Trotz Sommerferien ist der Anmeldestand für die Veranstaltung an Rhein und Ruhr am 25. Oktober 2012 sehr erfreulich. Insgesamt 56 Unternehmen öffnen für die Bevölkerung ihre Werkstore. Die ersten Touren sind bereits ausgebucht. „Nach den großen Ferien gehen wir jetzt gezielt auf die Schulen zu, um gerade beim Nachwuchs auf die LANGE NACHT DER INDUSTRIE aufmerksam zu machen", so Dr. Andreas Bruns, Werksleiter von Henkel und Vorstandsvorsitzender von „Zukunft durch Industrie". „Für Schulklassen und ihre Lehrkräfte ist das Format ideal, um an einem Abend gleich zwei Unternehmen kennenzulernen und sich dann am nächsten Tag in der Schule über das Erlebte auszutauschen."

Foto: NDH/Susanne Dobler

Auch Hannelore Kraft, Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen, ist vom Konzept sehr angetan und hat erneut die Schirmherrschaft für die LANGE NACHT DER INDUSTRIE übernommen. „Nicht zuletzt die globale Wirtschafts- und Finanzkrise hat gezeigt, dass es vernünftig ist, auf eine starke Industrie zu setzen, auf dauerhafte Wertschöpfung statt auf kurzfristige Profite, auf Verlässlichkeit statt auf Risiko. Jetzt werden wir die Energiewende nutzen, um das Industrieland Nordrhein-Westfalen fit für die Zukunft zu machen", so Kraft.