Neuss Düsseldorfer
HAFEN ZEITUNG
OKTOBER 2012 www.hafen-zeitung.de

Horst Leonhardt erläuterte Verladern die Vorteile einer Zusammenarbeit Seite 14

Ticker: Historisches Schmuckstück erhalten +++ Kraftpakete für den Umschlag +++ Binnenschiff als ökologische Lösung +++ Politik begrüßt RheinCargo +++ Kammern werben gemeinsam für den Wechsel +++ Ausschuss lobt Neusser Bauverein AG +++

Planungen am TTK laufen weiter

Planungen und Gutachten für das Krefelder Projekt sind weit voran geschritten

Stetigen Fortschritt machen derzeit die Planungen für das Transterminal Krefeld (TTK): Im Stadtteil Linn plant der Rheinhafen Krefeld die Neuerrichtung einer Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene. Mit dem Terminal beabsichtigt der Rheinhafen, seine Rolle als bedeutender Standort für den Umschlag im kombinierten Verkehr zu festigen. Auf einer Fläche von ca. 130.000 Quadratmetern entsteht bis voraussichtlich 2015 ein leistungsfähiges Umschlagterminal mit hervorragender Anbindung an die Seehäfen in Deutschland, den Niederlanden und Belgien.

Nach dem Projektbeschluss Ende 2010 konnten im Mai 2011 die wesentlichen Beauftragungen für die Projektsteuerung und die Generalplanung vergeben werden. Im August diesen Jahres wurden die Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren bei der Bezirksregierung Düsseldorf zur weiteren Absprache vorgelegt. „Wir sind bei der Planung so weit, dass jetzt alle maßgeblichen Gutachten und Planungsleistungen vorliegen, unter anderem zu so wichtigen Themen wie Schall, Umwelt, Artenschutz, Boden und Altlasten", zählt Henryk Stobernack (re.) von den Neuss Düsseldorfer Häfen auf. Er leitet zusammen mit Sascha Odermatt (li.) vom Rheinhafen Krefeld das Projekt. Dieser ergänzt: „Allein das Umweltgutachten hat einen Umfang von rund 400 Seiten."

Dipl.-Ingenieur Jochen Kieserling (mi.) von der Ingenieurgesellschaft Schüßler-Plan, der die beiden Abteilungsleiter bei der Projektsteuerung unterstützt, ergänzt: „Die neutralen Gutachten, die selbstverständlich entsprechend dem neuesten Richtlinienstand erstellt wurden, belegen, dass keine kritischen oder negativen Auswirkungen auf Natur, Umwelt und Mensch zu erwarten sind."

Cool Port

Grafik: Port of Rotterdam

Die Unternehmen Kloosterboer, Europe Container Terminals (ECT) und die Port of Rotterdam Authority planen gemeinsam einen Cool Port für den Umschlag und die Lagerung von gekühlten und tiefgefrorenen Ladungen als Teil des bestehenden ECT City Terminals.

Rekord

Foto: HCC/ Hasenpusch

Mit dem Anlauf des Schiffes AIDAblu wurde am 4. Oktober der 150ste Anlauf der Saison 2012 in Hamburg gefeiert. Diese Grenze wird erstmalig überschritten und daher auch ein Anlass, diese Ankunft zu ehren. Anlässlich des Jubiläumsanlaufs überreichte Nadine Palatz (Marketing Manager, Hamburg Cruise Center e.V.) dem Kapitän des Schiffes Dr. Friedhold Hoppert eine Ehrenplakette.

Restplätze

Der Ansturm auf die Plätze für die LANGE NACHT DER INDUSTRIE am 25. Oktober 2012 zwischen Rhein und Ruhr übertrifft alle Erwartungen. Fast alle der 30 Touren sind komplett ausgebucht, ein Großteil davon bereits seit Wochen. Einige wenige Restplätze gibt es aber noch. „Es ist großartig, dass das Interesse an der LANGEN NACHT DER INDUSTRIE in unserer Region wieder so hoch ist", freut sich Dr. Andreas Bruns, Vorsitzender des Vorstandes von Zukunft durch Industrie e. V. über den Erfolg der zweiten Auflage.

Kompetente Drehscheiben

Die Binnenhäfen sind bei der Verlagerung des Verkehrs in ihrer unbestrittenen Drehscheibenfunktion ein wichtiges Element in der Neuausrichtung logistischer Ketten. Dies betonten in den letzten Wochen verschiedene Fachleute auf Kongressen und Tagungen.

Hybrid

Nach erfolgreichen Testfahrten unterzeichnet das GREENPORT-Projekt des Magdeburger Hafens als erster europäischer Binnenhafen einen Kaufvertrag zur Lieferung einer V100 Hybridlokomotive von Alstom.

Taten müssen folgen

Es ist an der Zeit, der Wahrheit konsequent ins Auge zu schauen: Wir benötigen eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur für einen florierenden Wirtschaftsstandort Rheinland. Das ist bei Vielen inzwischen angekommen. Aber wir – und damit meine ich wir alle – müssen endlich auch konsequent danach handeln. Dazu gehört, dass wir regionale und nationale Eitelkeiten vergessen und mit einem vorurteilsfreien Blick die Logistikketten so betrachten, wie sie sind. Dazu gehört aber auch die immer wieder versprochene Unterstützung der Politik. Es ist gut und schön, dass die Bedeutung der Logistik in der letzten Zeit auch bei dem Letzten angekommen ist. Nicht zuletzt Dank unserer ständigen und unermüdlichen Überzeugungsarbeit, wie ich anmerken möchte. Das hat Kraft und Geld gekostet, die wir jedoch gerne zum Wohle aller Bürgerinnen und Bürger investiert haben. Doch nun müssen diesen Bekenntnissen Taten folgen, statt immer nur auf die leeren Kassen und Aufgaben der anderen zu schielen.

Aber auch wir Partner innerhalb der Logistikkette sollten endlich konsequent sein und zum Beispiel die Egoismen der Seehäfen hinter uns lassen. Soll dieses anspruchsvolle System funktionieren, müssen wir zusammen arbeiten. Gleichberechtigt, auf Augenhöhe, jeder nach bestem Wissen und gewissen. Nur so können wir unseren Job so machen, wie es die Kunden erwarten. Und die Bürgerinnen und Bürger im übrigen auch.

ULRICH GROSS

Zahlreiche Aufgaben

Der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen hat es Dank der kontinuierlichen Arbeit aller Mitgliedsunternehmen in den vergangenen Jahren erreicht, seine Rolle und Aufgabe als ein wichtiger, vertrauenswürdiger und angesehener Gesprächspartner noch weiter auszubauen. Das ist der Erfolg von allen, die auf den unterschiedlichsten Ebenen und mit den verschiedensten Gesprächspartnern sachlich, kompetent und vorurteilsfrei diskutiert haben.

Ein Erfolg, der die Liste der anstehenden Aufgaben mitnichten verkürzt, sondern sogar erweitert hat: Es gilt, die zukünftige Finanzierung der Infrastruktur ebenso sicherzustellen wie die Unterfinanzierung der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu beheben. Darüber hinaus ist den Verbrauchern mit praktischen Beispielen aufzuzeigen, dass ihre tägliche Ver- und Entsorgung eng mit der Binnenschifffahrt verknüpft ist. Aufgaben im Bereich Hafen- und Stadtentwicklung sowie die Stärkung des bestehenden partnerschaftlichen Umgangs mit Verbänden aus dem System Wasserstraßen und Häfen müssen daher stetig intensiviert werden. Es gilt außerdem, die bestehenden sehr guten Kontakte in Politik und Wirtschaft aktiv weiterzuentwickeln.

Entsprechend werden sich alle Mitglieder im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiter einsetzen. Das sind wir unseren Kunden ebenso schuldig wie unseren Mitarbeitern und vielen Hafenfirmen.

RAINER SCHÄFER

Zusätzlicher Schallschutz

Transterminal Krefeld (TTK) wird europaweit ausgeschrieben

Das Gelände in Linn lässt noch nicht erkennen, was hier Großes entstehen soll.

Projektleiter Sascha Odermatt vom Rheinhafen Krefeld weist darauf hin, dass nach den Gutachten im Rahmen des Projektes zwei Schallschutzwände gebaut werden, die nicht nur zusätzliche Belastungen, sondern auch bestehende Emissionen der schon lange betriebenen DB-Bahnlinie Krefeld-Duisburg auffangen: „Erstmals werden wir an der Bahnstrecke im Bereich des TTK somit Lärmschutz realisieren."

Eine enge und vertrauensvolle Bürgerbeteiligung liegt ihm, ebenso wie dem zweiten Projektleiter Henryk Stobernack, bei dem Projekt sehr am Herzen. „Der Hafen Krefeld wird alles daran setzen, die Öffentlichkeit gründlich, transparent und umfänglich zu informieren ."

Beide sind zuversichtlich, dass aufgrund der sorgfältigen Planungen und Federführung der German Rail Group auch die weiteren Schritte termingerecht verwirklicht werden können. „Wenn alles gut und optimal läuft, werden wir voraussichtlich im Sommer 2013 Baurecht bekommen", skizziert Dipl.-Ingenieur Jochen Kieserling, der das Duo unterstützt. Dann wäre auch der Weg für den in Aussicht stehenden Bewilligungsbescheid vom Eisenbahnbundesamt frei. „Als nächsten Schritt würden wir einen Baubeschluss von den Gesellschaftern und der Geschäftsführung einholen", so Odermatt. Bei einem Projekt solcher Größe würden dann die Bauleistungen entsprechend der Vorschriften europaweit ausgeschrieben. Freuen würden sich die beiden Projektleiter, wenn sich auch möglichst viele lokale und regionale Unternehmen beteiligen würden.

Läuft alles nach Plan, könnten die Bauaufträge voraussichtlich Ende 2013 vergeben werden.

Deutsche Bahn bei der HGK in Vochem

Das Engagement der Fahrzeugwerkstatt der Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) in Brühl zahlt sich aus: „Vergangene Woche hat ein weiterer Kunde zugesagt, größere Wagenkontingente bei uns warten zu lassen", berichtet Bereichsleiter Ludger Schmidt. Auch die DB ist zum Stammgast geworden.

„Wir sind eine der wenigen deutschen Werkstätten, die autorisiert sind, für die Deutsche Bahn Arbeiten an Diesellokomotiven vom Typ Class 77 durchzuführen", berichtet Norbert di Raimondo, verantwortlich für das technische Qualitätsmanagement der HGK-Werkstatt. Diese hat in den vergangenen Jahren das nötige Know-how für die Wartung der Großdieselloks aufgebaut.

Davon profitiert auch die Deutschen Bahn AG, die bereits seit dem Frühjahr 2012 regelmäßig Arbeiten an der Radsatzdrehbank der HGK beauftragt hatte.

Nun kommen zum ersten Mal Güterzug-Riesen des Typs Class 77 einer DB-Tochter zur Instandhaltung nach Vochem. Ludger Schmidt spricht von einem „Kunden mit großem Potenzial".

Rudolf ist ein Schwergewicht. 380 Tonnen bei beeindruckenden 450 Metern Länge. Keine leichte Aufgabe, einen solchen Riesen sicher ins neue Bett zu bringen. Die Stadtwerke Düsseldorf AG haben es geschafft – bravourös.

Rudolf ist ein Gewinn für alle

Um 10.30 Uhr ist es so weit, die letzte Regenwolke des Tages ist gerade abgezogen. Zentimeter für Zentimeter verschwinden die mit Beton verkleideten Rohre des Dükers unterhalb des Kraftwerks Lausward in den hellbraunen Fluten des Rheins. Halb zogen sie ihn, halb sank er hin. Nur um 120 Minuten später auf der anderen Rheinseite langsam und lautlos aus den Fluten aufzutauchen.

Was von beiden Ufern aus, von wo die Mannschaften der Stadtwerke Düsseldorf und der Hülskens Wasserbau aus Wesel das Schauspiel mit angehaltenem Atem verfolgen, so scheinbar einfach aussieht ist eine Meisterleistung: Vergleichbar mit dem Einparken eines großen Sattelschleppers bei völliger Dunkelheit. Mit einem heftigen Seitenwind. Denn der Rhein, heute mit einem Pegel von zwei Metern, bewegt sich an dieser Rheinkurve mit etwa neun Stundenkilometern. Und der Masse von ca. 2.000.000 Litern pro Minute. Das reicht gerade, um ein Schwimmbecken in Wettkampfgröße zu füllen! Diese Masse würde selbst einen Berufstaucher aus seinen Bleischuhen heben. Aber Profis versuchen, solche Erfahrungen nach Möglichkeit zu vermeiden.

Für die meisten Schaulustigen zeigt nur ein kleiner Fahnenmast, wo sich der Dükerkopf gerade in ungefähr vier Metern Wassertiefe befindet. Ein genaueres Bild haben da schon die Männer an Bord der „Argus IV". Das Peilschiff ist mit genauen Instrumenten ausgerüstet und verfolgt den Weg des Trosses.

Nicht das einzige Wasserfahrzeug, das an diesem Tag im Einsatz ist. Eine kleine Armada steht nicht nur für alle Fälle bereit. Es gilt auch, auf der wichtigsten und verkehrsreichsten Wasserstraße Europas die Schiffe zu warnen. „Das ist ein bisschen so, als ob man bei laufendem Verkehr ein Kabel über die A3 ausrollt", wagt ein Fachmann einen Vergleich.

Doch trotz aller Herausforderungen, um 12:30 Uhr ist es geschafft. Inzwischen nur noch mit weniger als einem Metern pro Minute tauchen Fahnenmast und Dükerkopf unterhalb des Heerdter Krankenhauses aus dem Fluss. Wie eigentlich bei der minutiösen Vorbereitung nicht anders zu erwarten. Trotzdem ist Allen die Erleichterung anzumerken.

Denn das Rekordbauwerk wurde im Sprintertempo geplant: Im Februar gingen die Anträge beim Regierungspräsidium ein, im Mai wurde die Baustelle eingerichtet und Anfang Juli begannen die Arbeiten. Unter anderem mussten 80.000 Tonnen Sand, Kies und Gestein ausgebaggert werden, um einen 4 Meter tiefen und bis zu 30 Meter breiten Graben auszuheben. Er schützt die Leitungen zusätzlich zu dem stabilen Betonmantel vor eventuellen Beschädigungen durch Schiffsanker. Dass Vater Rhein, der ständig Sand, Kies und Felsen vor sich her schiebt, kontinuierlich mit Nachschub die Grube verfüllt, war zwar eingeplant, ist trotzdem aber lästig.

Dabei erlebten die erfahrenen Wasserbauer auch einige unliebsame Überraschungen. Trotz achtsamer Sondierung des Geländes tauchten teils kleinbusgroße Felsbrocken auf dem Rheingrund auf. Mit einem Gewicht von weit über 30 Tonnen eine weitere schwere Aufgabe. Aber auch die wurde gelöst. Und es blieb die überraschende Erkenntnis, dass der seit Jahrhunderten genau erforschte Fluss noch Überraschungen bereithält. Etwa, dass sich die Steinernen Bänke, Hinterlassenschaften der letzten Eiszeiten, weiter bergauf erstrecken, als bislang vermutet. Gleichzeitig wuchs – immer unter dem wachsamen Blick der Qualitätskontrolle – der Leitungsstrang am Ufer.

Langsam schiebt sich der Dükerkopf an der Heerdter Seite aus dem Rheinwasser.

Ein weiterer Grund für die Eile: Anfang dieses Monats endete die garantiert hochwasserfreie Zeit, blasen die ersten Herbststürme auch wieder Regenmassen über das Land.

„Eine besonders starke Leistung unserer Mannschaft" lobte Thomas Groß, Geschäftsführer Hülskens Wasserbau, die am Bau beteiligten Fachleute für Ihren Starken Einsatz und die reibungslose Abwicklung.

Aufmerksam verfolgen die Experten den Ablauf.

Fotos: Stadtwerke Düsseldorf – Unternehmenskommunikation

Den Wasserbauern kann es nun egal sein. Derzeit sind sie damit beschäftigt, die 80.000 Tonnen Sand, Kies und Felsen wieder zurück auf den Rheinboden zu schippern. Dort wird schon Ende des Monats nichts mehr von dem Bauwerk zu sehen sein. Und auch an Land wollen die Stadtwerke – natürlich – alle Spuren beseitigen, so dass schon im kommenden Frühjahr nichts mehr an den Düker erinnert.

Schade eigentlich, denn noch größer als die bautechnische Leistung ist die Bedeutung der „grünen Brücke", wie sie Stadtwerke-Vorstandschef Udo Brockmeier nennt. Sie wird es in wenigen Monaten ermöglichen, die Neubaugebiete auf dem linken Rheinufer vom Kraftwerk Lausward aus mit Fernwärme zu versorgen. Für die Bewohner umweltfreundliche und sichere Wärme, für die Landeshauptstadt ein Meilenstein auf dem Weg zu den ehrgeizigen Klimazielen und für die Stadtwerke ein großer und schillernder Mosaikstein hin zu einem ausgewogenen Mix in der Energiewende. Und sie verschafft dem Kraftwerk eine sagenhafte Energie-Effizienz von 85 Prozent Wirkungsgrad – ein Rekordwert. Brockmeiers Bilanz: „Hier freut sich Mutter Natur, dass am Vater Rhein der Brückenschlag stattgefunden hat."

Bewegende Live-Grüße aus Kolumbien

Neusser Verein schlägt eine Computerbrücke zwischen Paten und den dankbaren Kindern in Südamerika

Die Einladungen des Vereins „Eine bessere Zukunft" sind innerhalb weniger Jahre in Neuss und Umgebung zu einem festen Bestandteil geworden: Die engagierten Organisatoren verstehen es, die sehr schönen Feste mit einem wichtigen sozialen Anliegen zu verbinden: der Unterstützung Not leidender Kinder in Kolumbien. Die Einladungen sind aber auch bekannt dafür, dass sich die engagierten Organisatoren beinahe jedes Mal etwas Neues einfallen lassen: Im Rennbahn-Restaurant luden sie zu einem Candle-Light-Familien-Dinner. Eine sehenswerte Location, in der es gelang, trotz der wieder einmal erfreulich großen Zahl der Gäste trotzdem eine romantische, fast intime Atmosphäre zu schaffen, die zu verzaubern wusste.

Dazu trugen der – wie immer köstliche – Beitrag der Küche des Rennbahn-Restaurants sowie die betörenden Melodien der Band „Big Easy" bei, die die Gäste trefflich unterhielten.

Von der besonderen Atmosphäre zeigte sich auch Bürgermeister Herbert Napp begeistert, der erstmals der Einladung des Vereins gefolgt war: „Ich bin sehr stolz darauf, dass es einen solchen Verein gibt. Ich wünsche diesem Verein in seiner Arbeit hier in Neuss und in Kolumbien viel Erfolg und bin sehr beeindruckt von dem, was ich gesehen habe." Höhepunkt war eine Live-Schaltung nach Kolumbien in den dortigen Kindergarten. Für die Paten endlich die lange gewünschte Gelegenheit, ihre „Kinder" in Farbe und Live zu erleben, ihre Stimmen zu hören und einen Eindruck zu erhalten, wie ihn Fotos nicht vermitteln können. Für die Kinder ging ebenfalls ein lang gehegter Wunsch in Erfüllung: Sich endlich einmal auch mit zwei Liedern und einem Tanz sowie einer persönlichen Botschaft, die über einen Beamer auf eine große Leinwand übertragen wurde, persönlich ihren Helfern zu zeigen und ihrer großen Dankbarkeit Ausdruck zu verleihen.

Ulrich Gross konnte wieder zahlreiche Gäste auf dem Abend des Vereins „Eine bessere Zukunft" begrüßen.

Zudem gelang es, einige der vielen ebenfalls unentgeltlich arbeitenden Helfer vor Ort kennen zu lernen, wie der Vereinsvorsitzende Jorge Riano betont. Denn ihr Handeln, das sie der guten Sache selbstlos zur Verfügung stellen, ermöglicht es, die gesetzten Ziele zu erreichen.

Aber auch Bewährtes wird in dem engagierten Verein gepflegt. So steht kurz vor Weihnachten wieder der „Russische Adventszauber" an, der im vergangenen Jahr so ein umwerfender Erfolg gewesen ist. Interessenten sollten sich schon einmal den Termin, 30. November, im Kalender notieren. Wie im vergangenen Jahr werden wieder die jungen Musiker der Gesangsgruppe „Drushba" ein Musikprogramm darbieten. Die Kinder im Alter von 11 bis 17 Jahren, die bei ihren bewegenden Weisen musikalisch von einem Balalaika-Orchester unterstützt werden, hatten im vergangenen Jahr die Gäste zu Begeisterungsstürmen hin gerissen.

In diesem Jahr werden die Mitglieder des Vereins „Drushba" aus Neuss als Gäste an dem „Russischen Adventszauber" teilnehmen und über ihre Arbeit berichten. Sie haben Kontakt zu verschiedenen russischen Einrichtungen und organisieren unter anderen einen Austausch mit russischen Studenten und Schülern, um ihnen bei dem Erlernen der deutschen Sprache zu helfen. Auch andere humanitäre Projekte können die engagierten Helfer inzwischen mit berechtigtem Stolz vorweisen.

Auf dem Weihnachtsmarkt wird der Verein „Eine bessere Zukunft" wieder aktiv sein – der genaue Termin wird noch bekannt gegeben.

Foto: Succession H. Matisse, VG Bild-Kunst Bonn 2012

Auch Bilder von Henri Matisse sind im Sels-Museum zu bewundern.

Sehnsucht nach Farbe in Neuss

Das Highlight des 100-jährigen Jubiläums bildet das internationale Ausstellungsprojekt „Sehnsucht nach Farbe – Moreau, Matisse & Co." im Clemens-Sels-Museum Neuss, das eine in Deutschland einmalige und weltweit anerkannte Sammlung an Bildwerken des französischen Symbolisten Gustave Moreau besitzt. Erstmals in Deutschland widmet sich das Haus bis zum 13. Januar 2013 dem „Vater des Symbolismus" als Maler und als Lehrer an der École des Beaux-Arts in Paris.

Die Ausstellung bietet eine Gegenüberstellung Moreaus mit seinen bedeutendsten Schülern wie Henri Matisse, Georges Rouault und Edgard Maxence ebenso wie Henri Evenepoel, Charles Camoin, Albert Marquet und Henri Manguin. Die Präsentation umfasst rund 60 hochkarätige Gemälde, Aquarelle und Handzeichnungen sowie historische Aufnahmen. Mit dieser Ausstellung bietet das Haus seinen Besuchern einen einmaligen Kunstgenuss und unterstreicht das besondere Sammlungsprofil des Clemens-Sels-Museums Neuss.

Logistische Meisterleistung erhalten

Verein möchte die Neusser Epanchoir Napoleons wieder im alten Glanz erstrahlen lassen

Schon so manchem Neusser ist unbekannt, welchen Schatz man mitten in der an kulturellen Reichtümern nicht armen Stadt findet, geschweige denn dass in der Region jemand wüsste, welch eine Besonderheit gleich in vielfacher Hinsicht der Nordkanal ist. Das möchten die Neusser Heimatfreunde und allen voran Klaus Karl Kaster jetzt ändern. Mit Blick auf seine europäisch-historische Bedeutung wollen sie den Nordkanal ins Bewußtsein rücken. Den Anfang soll eines seiner bedeutendsten Bestandteile, das Wasserkreuzungsbauwerk – französisch „Epanchoir" genannt - an der Ecke Nordkanalallee / Selikumer Straße machen. Dazu wurden eigens der Verein „Freunde und Förderer des Historischen Nordkanals in Neuss e. V." gegründet.

Klaus Karl Kaster möchte das historische Wasserkreuzungsbauwerk am Nordkanal erhalten.

Dem Besucher fällt vor Ort zunächst das romantische Flair der Anlage auf, den das moosbedeckte Bauwerk mit seine höhenverstellbaren Stahlschützen am Wasser ausstrahlt. Dabei sind die Hinterlassenschaften aus napoleonischer Zeit tatsächlich Denkmäler. Und das in vielfacher Hinsicht. Der Franzose, der von den Rheinländern mitnichten als Besatzer sondern als Befreier von der preußischen Knute empfunden wurde, gab den Menschen nicht nur den Rechtsverkehr, allgemeine, gleiche Rechte, einheitliche Häusernummerierung und vieles mehr. Napoleon wusste als Stratege auch um die Bedeutung der Logistik und den Anschluss des Hinterlandes an die Seehäfen. Zur Verkürzung der Strecke und um die zu den Gegnern gehörenden Niederlande zu umgehen ließ er einen Kanal von Antwerpen durch Belgien bis zur Maas bei Venlo und in Verlängerung bis nach Neuss an den Rhein erst planen, dann beginnen. Eben der alte Nordkanal – „Grand Canal du Nord"!

Eine wahrlich weitsichtige Idee und gleichzeitig eines der umfangreichsten und kostenintensivsten Großprojekte des nicht für seine Zurückhaltung bekannten Kaisers. So sollte allein der Nordkanal zwischen Venlo und Neuss die damals fast märchenhafte Breite von 22 Metern aufweisen. Da die Maas bei Venlo 21 Meter tiefer liegt als der Rhein bei Neuss, waren neun Schleusen nötig, davon zwei zum Rhein bei Neuss, die diese Höhenunterschiede überbrücken sollten. Die Schleusen konnten bis zu 60 Schiffshebungen bewältigen. Als besondere Leistung und herausragendes Merkmal sollte in der Quirinus-Stadt mit der Kreuzung von Obererft und Nordkanal eine ausgeklügelte High-Tech-Verbindung entstehen: Zum einen sollte für die Schifffahrt ein gleich bleibender Wasserstand im Kanal gewährleistet, und zum anderen die wichtigen (und Steuern bringenden) zahlreichen Neusser Mühlenunternehmen zuverlässig mit Wasser versorgt werden. Das bedeutet, dass die Obererft den Kanal queren musste, ohne durch Querströmungen den Treidelverkehr der Schiffe zu beeinträchtigen.

Diese wasserbautechnische Meisterleistung und auch heute noch eine anspruchsvolle Aufgabe gelang dem kaiserlichen Chefingenieur Aimable Hageau. Eine Restaurierung dieses technischen Denkmals und hydrologischen Geniestreiches ist heute noch möglich, wie der Vereinsvorsitzende Christoph Napp-Saarbourg erklärt. „Die mechanische Wasserregulierung ist noch in gutem Zustand und gut sichtbar vorhanden. Die Breite des Kanalnetzes und die Kreuzungsfunktion zwischen Nordkanal und Obererft ist jedoch nicht mehr zu erkennen."

Diese wieder her zu stellen und das Denkmal in einer ansprechenden Weise zu präsentieren, würde rund 800.000 Euro kosten. Folgekosten seien aber ausgeschlossen. Zumal die emsigen Mitglieder und Akteure bereits gute Vorarbeit geleistet haben. Die Stadt Neuss hat - vorbehaltlich der Finanzierung - bereits zugestimmt. Die benachbarten St.-Augustinus-Kliniken haben ein entsprechendes Grundstück frei gegeben,und auch die planungsrechtlichen Voraussetzungen liegen vor. Die verschiedenen möglichen öffentlichen Fördertöpfe wurden inzwischen identifiziert, sorgfältig formulierte Anträge auf den Weg gebracht. „All das wird aber nicht reichen. Wenn wir dieses Kleinod wieder auferstehen lassen wollen, benötigen wir weitere Unterstützung" bittet Kaster. Von Menschen, die diese einmalige technische Leistung erhalten wollen, die diesen historische Meilenstein der Logistik nicht missen möchten. Oder eben von Bürgern und Unternehmen, die sich der für ihre Stadt und mit ihrer facettenreichen, faszinierenden und oftmals ungeahnt vielfältigen Historie verbunden fühlen.

Das Ende des Sommers

Mit Anbruch der kühlen Jahreszeit änderten sich zur Zeit der alten Holzschiffe die Fahrbedingungen auf dem Rhein drastisch. Welche besonderen Auswirkungen die stürmische Jahreszeit an die Schiffer stellte, wie sie diese meisterten und ob bei schlechten Bedingungen überhaupt gefahren wurde, zeigt die Führung im SchifffahrtMuseum im Düsseldorfer Schlossturm am Altstadtufer am Sonntag, 28. Oktober, um 15 Uhr.

Welche Bedeutung Schiffslaternen für die Schiffer in vergangenen Zeiten hatten, wird eine Woche später, Montag, 4. November, ab 15 Uhr, für Kinder zwischen 6 und 10 Jahren erklärt. Denn mit Lichtzeichen konnten die alten Segelschiffer auch ohne elektrisches Licht nachts fahren und sich sogar untereinander Nachrichten zusenden und verständigen. Noch heute sind deshalb bestimmte Lichtzeichen auch an modernen Frachtschiffen durch Gesetze vorgeschrieben.

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

Foto: Schifffahrtmuseum Düsseldorf

Ausbildung

Wichtiger Bestandteil sowohl der Nachhaltigkeitsstrategie als auch der Qualitätssicherung ist eine kontinuierliche Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter. Derzeit werden bei UPS in Deutschland 111 junge Menschen für eine Karriere in der Logistik fit gemacht. Und das in vier verschiedenen Berufen: Von der Kauffrau / Kaufmann für Speditions- und Logistikdienstleistungen, Bürokaufleute, über den Mechatroniker bis hin zum Fachkraft Kurier- Express- und Postdienstleistungen. Darüber hinaus bildet UPS in einem Dualen Studiengang derzeit sieben Studenten aus.

Ausgezeichnet

Im Image-Ranking einer Untersuchung der Fachzeitschrift VerkehrsRundschau aus diesem Jahr, belegt UPS den ersten Rang in der Kategorie der Kurier-, Express- und Paketdienste. Das gute Image eines Logistikdienstleisters ist von großer Bedeutung, da in der Befragung 98,5 Prozent der Logistikentscheider in Industrie und Handel angaben, dass der Ruf eines Dienstleisters eine wichtige Rolle bei der Vergabe der Transport- und Logistikaufträge spiele.

Elektrisierend

Der Einsatz von alternativen Antrieben hat bei UPS eine lange Tradition. Seit gut 70 Jahren testet das Unternehmen neue Technologien. In Deutschland setzt UPS seit 2008 sechs Elektro-Zustellfahrzeuge eines englischen Herstellers ein. 2010 kam das erste aus Deutschland, der P80E zum Einsatz.

Lösungen für die Logistik

Bis 16.000 Mitarbeiter im Einsatz, damit Sendungen rechtzeitig zugestellt werden

Bei ihrem ersten Erscheinen auf Deutschlands Straßen wurden die typischen braunen Lieferwagen im amerikanischen Stil von Kindern und Erwachsenen noch mit großen Augen bestaunt. Heute gehören die typischen UPS-Fahrzeuge ganz normal zum Straßenbild, egal ob im Allgäu oder auf der Düsseldorfer Kö. Sie sind der sichtbare Teil eines umfassenden und innovativen Logistikangebotes, das allerdings alles andere als „normal" ist.

UPS ist der weltgrößte Paketdienst und ein weltweit führender Anbieter von Supply-Chain-Dienstleistungen mit einer umfassenden Auswahl an Lösungen für die Synchronisierung des Waren-, Informations- und Kapitaltransfers, erläutert Marketingmanager Thomas Schlichting. Er hat sein Büro in Neuss, in Sichtweite von Hafen und Rhein. An der Görlitzer Straße steht der Hauptsitz, von dem das Unternehmen nicht nur 350 Servicestellen und beinahe 100 Betriebsniederlassungen in ganz Deutschland koordiniert sondern auch die rund 16.000 Mitarbeiter für UPS, die unter anderem mehr als 3.700 Zustellfahrzeuge, Lkw und Zugmaschinen bedienen.

Thomas Schlichting mit einem ausgefallenen Fahrzeug.

1976 ist die Ausdehnung des Angebotes auf den wichtigen und kundenstarken Markt in Deutschland gleichzeitig der erste Schritt auf den europäischen Markt. Dem zum einen die bewährten Konzepte, Prozesse und Produkte angeboten werden. Um den Besonderheiten, Wünschen und Ansprüchen der neuen Zielgruppen zu entsprechen hat UPS seitdem ein umfassendes europäisches Serviceangebot entwickelt. „Dieses verknüpft die regionalen Kompetenzen jedes Marktes mit dem internationalen Know-how und dem hohen Qualitätsstandard von UPS", erläutert Schlichtung.

UPS bedient vom Hauptsitz in Atlanta (USA) mehr als 220 Länder und Gebiete. Die Mitarbeiter stellen täglich über 15,8 Mio. Pakete und Dokumente zu - damit summiert sich das jährliche Sendungsvolumen auf rund 4 Mrd. Pakete und Dokumente.

Der Hauptsitz von UPS Europa sitzt im belgischen Brüssel. Von hier aus werden die logistischen Aktivitäten in 60 Ländern und Gebieten geleitet. „Sogar rund 120, wenn man den Nahen und Mittleren Osten sowie Afrika mitzählt."

Nachhaltig engagiert

„Logistik ist mehr als unser Kerngeschäft, Logistik steht auch im Mittelpunkt unserer Bemühungen um Nachhaltigkeit", so Thomas Schlichtung, von UPS Deutschland. Dabei soll die Effizienz in den unterschiedlichsten Bereichen zum einen natürlich den Kunden zu Gute kommen. Die Position als Marktführer sichert zudem die Zukunft von Mitarbeitern und Anteilseignern nachhaltig. Und schließlich profitieren tausende Vereine und Hilfsorganisationen von dem logistischen Wissen der Mitarbeiter, die sich in ihrer Freizeit ehrenamtlich einsetzen.

Dokumente und Speisetabletts

UPS begann 1907 als kleiner Boten- und Zustelldienst in Seattle

UPS wurde 1907 zunächst als Botendienst in den Vereinigten Staaten gegründet. Damals herrschte in Amerika ein dringender Bedarf an privaten Boten- und Zustelldiensten. Ein Neunzehnjähriger mit Unternehmungsgeist, James E. („Jim") Casey, erkennt dies, leiht sich von einem Freund 100 US-Dollar und gründet in Seattle, Washington, die „American Messenger Company". Wie Jims eigenen Berichten zu entnehmen ist, gab es bereits eine ganze Reihe von Kurierdiensten im Großraum Seattle. Für einige hatte er selbst zuvor gearbeitet.

Von Neuss aus werden die Aktivitäten in Deutschland geleitet.

Der Name spiegelt das Geschäftsmodell des neuen Unternehmens gut wider: Auf telefonische Anforderungen, die in ihrem Souterrain-Hauptquartier eingingen, führten die Kuriere Botengänge aus, stellten Pakete zu und überbrachten Dokumente, Gepäck und Tabletts mit Speisen aus Restaurants. Die meisten Lieferungen erledigten sie zu Fuß, während sie für längere Touren Fahrräder einsetzten.

Jim und sein Partner Claude Ryan führten den Servicebetrieb von einem bescheidenen, Büro im Keller aus. Jims Bruder George und eine kleine Schar anderer Teenager arbeiteten als Kuriere der Firma. Trotz scharfen Wettbewerbs lief das Geschäft gut, vor allem weil Jim Casey strenge Grundsätze aufgestellt hatte und auf Freundlichkeit gegenüber den Kunden, Zuverlässigkeit, 24-Stunden-Service und niedrigen Tarifen beharrte.

Innovative Technik, flexibel in der Anwendung

Fotos: SENNEBOGEN

SENNEBOGEN bietet Serienmodelle und Sonderanfertigungen

Nicht nur, wer im Hafen arbeitet, weiß die Vorteile der flexiblen Umschlagmaschinen mit ihrem modularen Aufbau zu schätzen. Dauerhafte Sicherheit und Zuverlässigkeit versprechen die Hafenkräne und Umschlagsgeräte der Firma SENNEBOGEN. „Vorsprung durch Innovation" ist seit 60 Jahren der Leitfaden zum Erfolg des Straubinger Familienunternehmens. Durch zahlreiche technische Innovationen und stetige Produktverbesserungen behauptet es sich heute als Qualitätsführer in vielen Marktsegmenten der Baumaschinenbranche und des industriellen Materialumschlags. Besonders für den Hafenumschlag bietet der Maschinenbauer zahlreiche kundenspezifische Lösungen vom Stückgutumschlag über Spezialverladungen bis hin zum Schwerlastumschlag.

Dank eines modularen Baukastensystems bedienen die Bayern nahezu jeden Schiffstyp, jedes Umschlagsgut und jede Hafengröße sicher und zuverlässig. Insbesondere die robuste Ausführung sowie die umfangreichen Sicherheitstechniken und -standards sorgen dafür, dass die Maschine stets verfügbar bleibt und der Hafenbetreiber sich auf die Optimierung seiner Umschlagzeiten konzentrieren kann.

Neben flexiblen Seriengeräten bietet SENNEBOGEN individuelle Sonder- und Spezialmaschinen an, die mit den Kunden entwickelt werden. Die Krane und Umschlagmaschinen decken nahezu sämtliche Einsatzbereiche im Hafenumfeld erfolgreich ab. Von äußerst wendigen und schnell einsetzbaren Umschlagsmaschinen für Schüttgut, Stückgut, Holz und anderen Gütern, bis hin zu flexiblen Hafenkranen.

Langlebigkeit durch robuste Ausführung und Konzeption, Zuverlässigkeit und Beherrschbarkeit ohne Over-Engineering bei hohen Sicherheitsstandards sind Merkmale der SENNEBOGEN Hafenmaschinen. Neben einer leichten Handhabung bestechen die SENNEBOGEN Krane und Maschinen besonders durch ihre einfache Wartung und hohe Wirtschaftlichkeit. Sämtliche Modelle sind auch als elektrisch betriebene Version verfügbar – kostengünstig und umweltfreundlich zugleich.

Heimatverbunden

Auf höchstem Qualitätsniveau werden die Maschinen an den Standorten Straubing im Hafen und Wackersdorf gefertigt, ein flächendeckendes Händlernetz garantiert schnelle und kompetente Hilfe allerorts. Das breite Produktprogramm umfasst neben Materialumschlagsgeräten auch komplette Modellreihen an Seilbaggern, Kranen, Teleskopkranen und Spezial-Trägergeräten.

In der Produktentwicklung stehen Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Produkte klar im Vordergrund. Mit den drei Werken in Straubing und Wackersdorf ist SENNEBOGEN Deutschland treu geblieben und investiert weiterhin vor Ort.

Akademie

Eine Akademie mit Museum und Vorführgelände entsteht derzeit auf 25.000 Quadratmeter am Firmensitz in Straubing. Künftig können dort bis zu 140 Personen parallel geschult werden. Auf einem Vorführgelänge „erfahren" Kunden, Händler und Fahrer intensiv die unterschiedlichen Maschinen.

Innovation

SENNEBOGEN bietet nahezu alle Maschinen seit über 25 Jahren als Elektroversion in kundenspezifischer Ausstattung an. Das Know-How garantiert höchste Zuverlässigkeit und um 50% niedrigere Betriebskosten. Außerdem braucht die Elektromaschine keinen Tankstopp und ist zudem langlebig, emissionsfrei und besonders wartungsarm.

Ausbildung

Um den eigenen Nachwuchs an Fachkräften langfristig zu sichern, bildet SENNEBOGEN in zehn Ausbildungsberufen, vom Feinwerkmechaniker über Industrie- und Informatikkauffrau bis hin zur Fachkraft für Lagerlogistik, aus. Eine neue Lehrwerkstatt und überbetriebliche Lehrgänge und Seminare bieten beste Voraussetzungen für den gelungenen Start ins Berufsleben.

„Wir verstehen die Ausbildung junger Menschen als elementare Basis für eine erfolgreiche Unternehmung – und das schon seit 60 Jahren," betont Erich Sennebogen, Geschäftsführer des Unternehmens.

Eine rasante Entwicklung

Schritt in die Selbständigkeit führte zum weltweiten Erfolg

1952 war ein besonderes Jahr für den Ort Pilling bei Straubing: Nicht, weil in Großbritannien Elisabeth II. zur Königin gekrönt wird oder bei der Firma Ford in Köln die ersten Autos vom Band rollen: Im Niederbayerischen gründet Erich Sennebogen im Alter von 21 Jahren das nach ihm benannte Unternehmen zur Produktion landwirtschaftlicher Maschinen - ganz nach dem Motto: „Unternehmer kann man nicht werden, Unternehmer muss man sein." Ein Jahr später werden die ersten Mistlader gebaut, der

Betrieb zählt bereits 13 Mitarbeiter. 1954 markiert der S 500 sowohl Innovation als auch Modernisierung für die Landwirtschaft. 1957 betritt der engagierte Unternehmer Neuland: die ersten mechanischen SENNEBOGEN Seilbagger für die Bauwirtschaft werden entwickelt und produziert, die die Mitarbeiter 1958 erstmals stolz als Aussteller auf der bauma präsentieren. Die rasante Entwicklung des Unternehmens erfordert eine Erweiterung: In Straubing entsteht das neue Werk. Auf einer Fläche von 44.000 Quadratmetern nehmen die Büro- und Produktionsfläche 16.000 Quadratmeter ein. Schon ein Jahr später wird der 1000. SENNEBOGEN Autobagger fertig gestellt.

Heute, 60 Jahre nach der Gründung, engagieren sich für SENNEBOGEN rund 1000 Mitarbeitern weltweit. Sie machen das Unternehmen zum Qualitätsführer im Bereich der Materialumschlagsmaschinen.

Biomasse als Chance

BÖB-Mitglieder bestätigen ihr Präsidium auf Tagung einstimmig

Das neue Präsidium des Bundesverbandes wurde einstimmig bestimmt.

Auf der Jahrestagung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) in Straubing wurde das neue Präsidium einstimmig gewählt. Es besteht aus Rainer Schäfer (RheinCargo und Neuss Düsseldorfer Häfen) sowie den Präsidiumsmitgliedern Roland Hörner (Rhein-Neckar-Hafengesellschaft Mannheim), Jens Hohls (Hafen Braunschweig), Franz Josef Reindl (Hafenbetriebe Ludwigshafen am Rhein) und Joachim Zimmermann (Bayernhafen). Die Versammlung wählte einstimmig Rainer Schäfer zum Präsidenten.

Im neuen Vorstand folgt Franz Josef Reindl auf Detlef Bütow, der als langjähriger Kollege im Präsidium seit Anfang der 90er Jahre aktiv mitgearbeitet hat. Detlef Bütow wird nach über zwei Jahrzehnten, die er die Binnenhäfen an Elbe, Oder und Saale auf Erfolgskurs gesteuert hat, sein aktives Berufsleben beenden.

In Straubing machten sich Mitglieder und Gäste in spannenden Vorträgen, lebhaften Diskussionen und eindrucksvollen Führungen ein Bild über Chancen und Potentiale der Biomasseverarbeitung sowie deren Logistik.

Deutlich herausgestellt wurde, dass für ein funktionierendes System Wasserstraßen und Häfen alle Verantwortlichen zusammenspielen müssen. Alle Referenten betonten zudem mit Zahlen, Daten und anschaulichen Beispielen, welch wichtige Rolle Binnenschiff und Standort bei der erfolgreichen Positionierung der „Region für nachwachsende Rohstoffe" spielen. Auch wurde darauf hingewiesen, wie der Hafen Straubing konsequent als Erster auf erneuerbare Energie als Schlüsselfaktor setzt und mit dem Thema Biomasseverarbeitung neue Wege geht. Wege, die schon vor zwei Jahrzehnten angesichts eines Umdenkens in Industrie, Produktion und Gesellschaft, aktuellen Entwicklungen vorgegriffen haben. Auch heute ist es eine der Kernaufgaben, neue Entwicklungen zu antizipieren, wie Hafen-Geschäftsführer Andreas Löffert, betonte. Aber auch andere Fragen des nachhaltigen Wirtschaftens in all ihren Facetten wurden beleuchtet. Schäfer: „Wir wollten mit dieser Veranstaltung zum Thema Biomasse ein aktives Zeichen für die Binnenhäfen und ihren Beitrag für die Biomasseverarbeitung, Nachhaltigkeit und die Binnenschifffahrt setzen. Das ist uns gelungen."

BÖB-Geschäftsführer Boris Kluge bilanzierte, dass Verarbeitung und Umschlag von Biomasse ein Zukunftsmarkt für die Binnenhäfen sei und die Binnenschifffahrt als umweltfreundlicher Verkehrsträger die Nutzung der Biomasse nachhaltig mache.

Priorisierung in Frage gestellt

Verband warnt eindringlich: Die Zukunft der Wasserstraßen steht auf dem Spiel

Auf der Jahrestagung des Bundesverbandes Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) in Straubing machte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) deutlich, dass Mittel für den Ausbau der Wasserstraßen weitgehend fehlen und der Erhalt beziehungsweise Unterhalt der Wasserstraßen absolut Vorrang hat. Des Weiteren wurde bekannt, dass sich ohne zusätzliche Bundeshaushaltsmittel daran auch kurzfristig nichts ändern wird. In diesem Zusammenhang sei unter anderem auch auf den Ausbaustopp der Moselschleusen verwiesen.

Die Binnenhäfen sind besorgt über fehlende Mittel für selbst die dringensten Aufgaben.

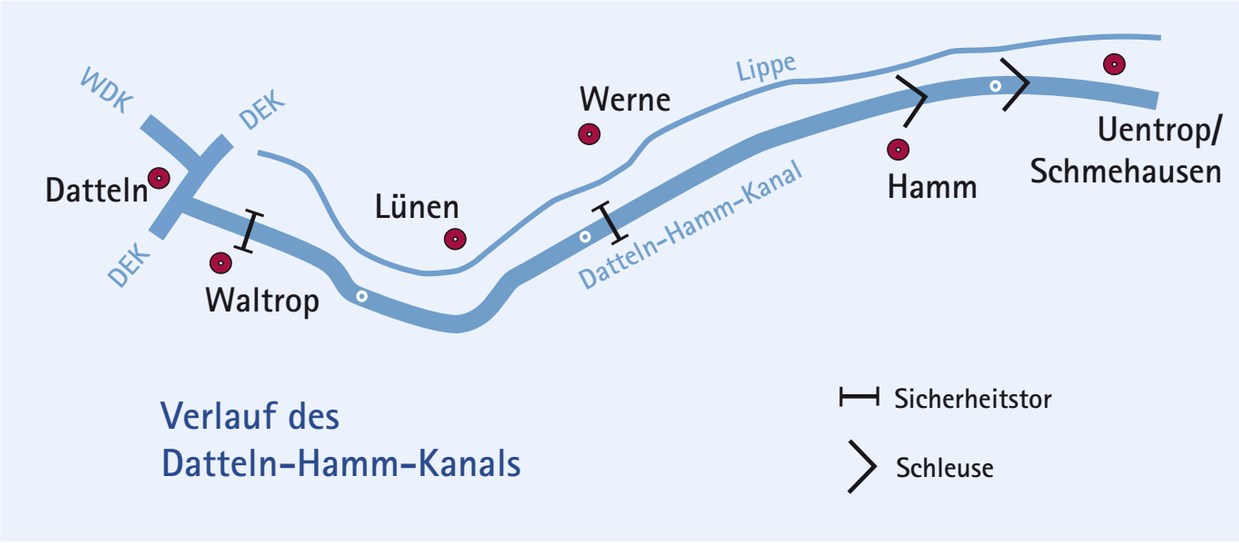
Der BÖB ist über diese Entwicklung besorgt. Geschäftsführer Boris Kluge betont: „Mit dem gemeinsamen Gutachten des Bundes, der Bundesländer und des BÖB wurde ein gangbarer Weg für eine Priorisierung unter Beibehaltung von Vernetzung der Bundeswasserstraßen aufgezeigt. Dieser gemeinsame Weg wird nun in Frage gestellt - wo kein Geld da ist, braucht man auch nichts priorisieren."

Kluge fordert den Bundestag und die Bundesländer dringend auf, diese Entwicklung zu stoppen. „Das System Wasserstraße hat bei unseren Kunden, die die Wasserstraßen nutzen wollen, sehr gelitten. Das Vertrauen in das System Wasserstraße sowie in das Verantwortungsbewusstsein des Eigentümers (Bund), ist erschüttert."

„Wenn schon lange klar war, dass kein Geld da ist, wozu haben wir uns dann mit der Priorisierung befasst?" Kluge legt großen Wert darauf, „dass die einvernehmliche und gute Zusammenarbeit des Bundes, der Bundesländer und des BÖB bei der Erstellung des Gutachtens, der richtige Ansatz ist, um die von Bundestagsausschüssen und der Verkehrsministerkonferenz im Jahr 2011 geforderten Anpassungen der WSV-Reform vorzunehmen." Mit dem 5. Bericht und mit den Aussagen zum Moselausbau, dreht das BMVBS das Rad ein Stück weit zurück und verschenkt wertvolle Zeit. Der aktuelle Stillstand beim Ausbau und beim Unterhalt der Bundeswasserstraßen muss beendet werden.

Kluge weiter: „Wir, als einer der aktiven Partner im System Wasserstraße und Häfen, können nicht mehr ausschließen, dass die Stagnation bei den Transportmengen in der Binnenschifffahrt nicht auf das inzwischen mangelnde Vertrauen der Kunden in die Planungssicherheit bei den Bundeswasserstraßen zurückzuführen ist."

Um das Vertrauen wiederherzustellen, müssen in den nächsten Wochen deutliche Signale gesetzt werden. Dazu gehören deutlich mehr Mittel für die Bundeswasserstraßen aus dem Bundeshaushalt und eine Rückkehr zu den Vorschlägen des Railistics-Gutachtens.



Grafikquelle: www.wasserstrassenkreuz.de

Wasserversorgung für die Industrie

Datteln-Hamm-Kanal ersetzt die Schifffahrtsstraße Lippe und speist das Kanalsystem

Er ist nur eine verhältnismäßig kleine Wasserstraße, doch mit einer großen und wachsenden Bedeutung für das nordöstliche Ruhrgebiet um Lünen, Hamm, Uentrop, Schmehausen. Der Datteln-Hamm-Kanal ist „Kraftwerkschiene" für mehrere Kraftwerke, die das vorhandene Wasserangebot für Kühlprozesse, Kohletransporte und die Umschlagsmöglichkeiten nutzen. Zugleich dient er dem westdeutschen Kanalnetz durch Wasserentnahme aus der Lippe bei Hamm als Speisungskanal.

Die Linienführung des Kanals folgt in Verlängerung des Wesel-Datteln-Kanals dem Tal der Lippe. Vom Abzweig aus dem Dortmund-Ems-Kanal bei Datteln (DEK km 19,51) verläuft er südlich der Lippe und endet östlich von Hamm bei Uentrop/Schmehausen (DHK-km 47,196).

Im Raum Hamm ist der nördliche Kanaldamm gleichzeitig Hochwasserschutzdeich der Lippe.

Über das Speisungsbauwerk zwischen der Kanalhaltung Hamm und der gestauten Lippe und über die Wasserverteilungsanlage an der Schleuse Hamm fließt dem Westdeutschen Kanalnetz im freien Gefälle Lippewasser zu. Die Entnahmemenge aus der Lippe darf bis zu 25 Kubikmeter pro Sekunde betragen. Infolge des Zuflusses in den DHK kann sich ein leichtes Gefälle (bis zu 0,30 m) zwischen Hamm und Datteln einstellen. Bei niedriger Lippewasserführung wird das Speisungsbauwerk geschlossen. Die Wasserversorgung der westdeutschen Kanäle und die Sicherstellung einer Mindestwasserführung in der Lippe findet dann allein durch die an den Kanalstufen vorhandenen Pumpwerke statt.

Der Datteln-Hamm-Kanal unterliegt auf weiten Strecken den Einwirkungen des untertägigen Bergbaus, die in der Vergangenheit zu erheblichen Senkungen (von bis zu 10 Metern) und dadurch bedingten Bauarbeiten geführt haben. Da auch in Zukunft Kohleabbau im Bereich der Kanaltrasse stattfindet, werden weiterhin bergbaubedingte Baumaßnahmen durchzuführen sein.

Um den bereits zugelassenen größeren Schiffseinheiten das Befahren des DHK bis zur Schleuse Hamm durchgängig zu ermöglichen, wurde zwischen km 11,4 und km 15 (lfd. Baumaßnahmen) ein auf eine Stunde begrenzter Richtungsverkehr eingerichtet. Oberhalb der Schleuse Werries bis zum Kanalende wird der Schiffsverkehr je nach Bedarf von der Schleuse Werries geregelt.

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 sieht die Fortführung des Ausbaus der Weststrecke von Datteln bis zum Hafen Hamm für 2,80 m abgeladene Großmotorgüterschiffe und Schubverbände vor.

Weiterbau wurde nie realisiert

Kanal hat heute auch eine wichtige Freizeitfunktion – zahlreiche Brücken und Bauwerke

Nachdem im Jahre 1905 die Wasserkraftnutzung der Lippe bei Hamm vom Staat Preußen gekauft worden war, wurde der Datteln-Hamm-Kanal (Hamm Datteln) zur Versorgung des 1899 eröffneten Dortmund-Ems-Kanals und des 1914 eröffneten RHK in den Jahren von 1910 bis 1914 gebaut. Der erste Teilabschnitt des Datteln-Hamm-Kanals, einschließlich der Schleuse Hamm, wurde am 17. Juli 1914 für den Verkehr mit 600 t Schiffen freigegeben. Dies war auch ein Ersatz für die Mitte des 19. Jahrhundert eingestellte Schifffahrt auf der Lippe.

Das benötigte Speisungswasser floss und fließt dem Datteln-Hamm-Kanal in freiem Gefälle aus der Lippe zu.

1926 begannen die Arbeiten für die Verlängerung des Kanals von Hamm nach Schmehausen. 1930 wurden die ersten Rammschläge an Spundwandbohlen zum Bau der Schleuse Werries ausgeführt. Nach Fertigstellung der Schleuse wurde der Schiffsverkehr am 23. August 1933 auf dem zweiten Teilstück des DHK bis Schmehausen aufgenommen. Der damals geplante Weiterbau bis Lippstadt wurde auf Grund des fehlenden Verkehrsbedürfnisses nie realisiert.

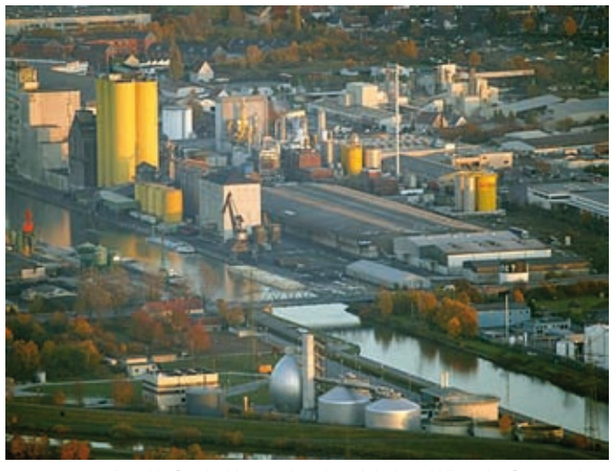


Foto: www.stadtwerke-hamm.de

Der Hafen in Hamm ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort.

Heute kreuzen den Datteln-Hamm-Kanal auf einer Länge von 47,19 km 48 Wege-, Straßen- und Eisenbahnbrücken, 1 Kohlenbahnbrücke, 2 Rohrbrücken sowie 46 Düker und Durchlässe. Außerdem tragen 2 Sicherheitstore dafür Sorge, dass im Katastrophenfall nicht der gesamte Kanal entleert wird. Mit Hilfe der beiden Schleusen Hamm und Werries wird der Schifffahrt die Überbrückung eines Höhenunterschiedes von insgesamt 6,75 m ermöglicht.

Inzwischen hat die Bedeutung des Sportboottourismus und die Freizeitnutzung des DHK zugenommen. Entlang des Datteln-Hamm-Kanals gibt es – ebenso wie an den übrigen Kanälen im Ruhrgebiet – eine ganze Reihe von Häfen, Haltepunkten und Wanderrastplätzen für Sportbootfahrer, eine der größten unter ihnen ist die Marina Rünthe. Ebenso gibt es zahlreiche Angler, die am Datteln-Hamm-Kanal ihre Freizeit verbringen.

1978 wurde das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Hamm aufgelöst und als Außenstelle (Ast) des Wasser- und Schifffahrtsamtes Rheine weitergeführt. Die Außenstelle liegt an der Adenauerallee, direkt am Kanal. Weiterhin befindet sich der Außenbezirk (ABz) Hamm auch direkt am Kanal.

Frauen erschließen Vorteile

Logistik würde von einem höheren Frauenanteil profitieren wie Studie belegt

Der Wirtschaftsbereich Logistik ist bislang eine Männerdomäne. Es sind insgesamt deutlich weniger Frauen als Männer in Logistik-Dienstleistungsunternehmen beschäftigt und ihr Anteil an Führungspositionen und Positionen des mittleren Managements ist bislang eher gering – und liegt unterhalb ihres Anteils an der Gesamtbelegschaft. Ein ausgewogenes Verhältnis von Männern und Frauen ist jedoch wichtig für Unternehmen, so das Ergebnis einer aktuellen Fokusgruppenbefragung der Bundesvereinigung Logistik (BVL) unter ausgewählten Unternehmen.

Foto: NDH, Engels

Ein ausgewogenes Verhältnis von Männern und Frauen ist wichtig für Logistikunternehmen.

Während in den Unternehmen Frauen noch deutlich unterrepräsentiert sind, steigt die Zahl der jungen Akademikerinnen, die sich für ein Logistikstudium entscheiden. Dieser positive Trend zeigt sich auch in der BVL-Mitgliederstatistik. Fast 30 Prozent der studierenden Mitglieder sind weiblich – Tendenz steigend. Im Vergleich dazu liegt der Frauenanteil unter den erwerbstätigen Mitgliedern derzeit bei rund 12 Prozent. „Wenn die Unternehmen des Wirtschaftsbereichs Logistik qualifizierte Frauen gezielt ansprechen und angemessen auf das steigende weibliche Interesse an einer Tätigkeit in Supply Chain Management und Logistik reagieren, können Wettbewerbsvorteile erschlossen werden", prognostiziert Prof. Thomas Wimmer, Vorsitzender der Geschäftsführung der BVL.

Unternehmen haben ganz konkrete Vorteile von einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Männern und Frauen in der Belegschaft. Prof. Nina Vojdani, Lehrstuhlinhaberin für Produktorganisation und Logistik an der Universität Rostock und Regionalgruppensprecherin der BVL in Mecklenburg-Vorpommern, sieht vor allem die Kommunikation durch weibliche Mitarbeiter verbessert: „Aufgrund einer ausgeprägten Kommunikationskompetenz gelingt es Frauen, einen positiven Dialog mit Kunden, Lieferanten und Kollegen zu führen", so Vojdani. „Dieses gepaart mit wirtschafts- und ingenieurwissenschaftlichem Verständnis sind die Erfolgsdeterminanten für Logistik-Dienstleister und -Anwender." Darüber hinaus profitiert auch das Betriebsklima. Zudem betrachten Frauen Herausforderungen häufig unter einem anderen Blickwinkel als Männer und können so zur schnelleren Problemlösung beitragen.

Das Thema „Frauen in der Logistik" wird von der Vereinigung seit zwei Jahren intensiv vorangetrieben. Weitere Informationen unter bvl.de

Flotte blieb 2011 stabil

Bundesverband legt Statistik vor – leichte Mengenrückgänge

Foto: NDH, Berns

Die deutsche Binnenlotte blieb 2011 konstant, die Mengen gingen leicht zurück.

Der Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e.V. (BDB) hat die wesentlichen Kennzahlen des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt in der aktuellen Ausgabe seines statistischen Faltblatts „Daten und Fakten" zusammengestellt. Danach wurden 2011 insgesamt 222 Mio. Tonnen Güter auf deutschen Binnenwasserstraßen transportiert, minus 3,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Wesentliche Ursachen waren zu Beginn des Jahres die vierwöchige Behinderung mit zeitweiser Vollsperrung des Rheins sowie Niedrigwasserstände des Rheins und anderer Flüsse im Frühjahr und im Herbst 2011. Während die innerdeutschen Gütertransporte mit dem Schiff leicht zunahmen, sanken die Mengen in besonderem Maß beim Durchgangsverkehr (-16,5 %).

Die traditionell starken Massengütersegmente wie Kohle, Erze, Steine, Erde oder Sand sowie die Kokerei- und Mineralölerzeugnisse machen gemeinsam mit den chemischen Erzeugnissen rund 70 Prozent des Gesamtverkehrsanteils in der Binnenschifffahrt aus. In diesen Segmenten gab es gegenüber dem Vorjahr nur geringe Mengenrückgänge. Der Containerverkehr blieb 2011 mit 2,2 Millionen TEU gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant. Das Rheingebiet (187,4 Mio. Tonnen Güter) und das westdeutsche Kanalgebiet (39,3 Mio. Tonnen Güter) stellen die aufkommensstärksten Regionen dar. Hohe Gütermengen waren im Jahr 2011 zudem im Gebiet des Mittellandkanals (21,3 Mio. Tonnen), auf dem Main (15,5 Mio. Tonnen), auf der Mosel (12,7 Mio. Tonnen) und im Elbegebiet (16,4 Mio. Tonnen, darunter 9,2 Mio. Tonnen auf dem Elbe-Seitenkanal) zu verzeichnen.

Die Stärke der deutschen Flotte blieb nahezu konstant: Im deutschen Schiffsregister wurden zum 31. Dezember 2011 insgesamt 2.225 Schiffe für den Transport von trockenen und flüssigen Gütern geführt. Hinzu kommen 94 Bunkerboote sowie 419 Schlepper und Schubboote. Nach den Niederlanden verfügt Deutschland damit über die zweitgrößte Flotte in Europa. Im Bereich der Fahrgastschifffahrt wurden zum o. g. Stichtag 1.039 Schiffe geführt, 985 Tagesausflugs- und 54 Fahrgastkabinenschiffe. Deutschland ist damit wie im Vorjahr „Europameister" im Bereich der „weißen Flotte".

Erneut deutlich reduziert hat sich die Anzahl der Unternehmen der gewerblichen Binnenschifffahrt. Zum Erhebungszeitpunkt 30. Juni 2010 waren 970 deutsche Unternehmen in der Binnenschifffahrt tätig (2009: 1.023). Diese Unternehmen erzielten im Jahr 2010 Umsatzerlöse in Höhe von 1,32 Mrd. Euro (2009: 1,27 Mrd. Euro). Die Zahl der Beschäftigten sank 2011 gegenüber dem Vorjahr von 7.470 auf 7.292.

Herbst malt bunte Farben

NABU empfiehlt Spaziergang vor der Winterpause der Natur

Im Oktober legen Bäume und Büsche ein buntes Finale hin. Sie scheinen in Flammen zu stehen und leuchten von tiefrot über goldgelb bis tiefbraun in allen Nuancen. Der NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V. empfiehlt einen Spaziergang bei Sonnenschein im Laubwald: ein eindrucksvolles Erlebnis – „Indian Summer" vor der Haustüre.

Die Farbenorgie hat indes eine nüchterne Erklärung. Sie ist einfach Folge eines Notprogramms im Stoffwechsel der Bäume. Über die Blätter verdunstet jeder Baum hunderte Liter Wasser täglich. Bei Frost können die Wurzeln kein Wasser aufnehmen. Laubbäume würden verdursten, wenn sie im Herbst ihre Blätter nicht abwerfen. Um wertvolle, in den Blättern enthaltene Substanzen wie Stärke oder den grünen Blattfarbstoff zu erhalten, werden sie in Stamm und Wurzeln umverteilt. Durch ihr Verschwinden treten nun farbige Blattinhaltsstoffe hervor, die bislang vom Blattgrün verdeckt waren und das Herbstlaub leuchtet bunt.

Der Oktober hat zwei Gesichter: Den goldenen Herbst mit Ernte und flammendem Laub im stetigen Wechsel mit dem grauen Oktober mit Laubfall, Nebel und Kälte. Im goldenen Oktober ist Ernten und Bevorraten angesagt, denn Äpfel, Birnen, Weintrauben, Kartoffeln, Rüben und Hagebutten werden reif. Aus den Schalen brechende Rosskastanien eignen sich zum Basteln. Die Mehlschwalben fliegen ab, Rotkehlchen, Zaunkönig und Zilpzalp lassen nochmals Herbstgesänge hören. Tausendköpfige Starenschwärme vagabundieren umher, und wer in empfindlich kühlen Nächten konzentriert gen Himmel lauscht, hört die trompetenden Zugrufe der Kraniche. Die letzten Libellen fliegen, das Efeu blüht und im Park beginnt die Balz der Stockenten. Mäuse, Eichhörnchen, Murmeltiere und Eichelhäher legen Wintervorräte an.

Jetzt ist auch ein guter Zeitpunkt, um an die Igel zu denken: Ab Mitte Oktober bauen sich die putzigen Tiere ihr Nest für den Winterschlaf. Viele Gärten sind allerdings in der heutigen Zeit so aufgeräumt, dass dort für die kleinen Insektenfresser kein Platz mehr ist. Die Aufforderung der Tierschützer des NABU: Bauen Sie den stacheligen Säugern ein Häuschen. Das kann ein alter, umgedrehter Weidenkorb sein oder ein aus Holzbrettern oder Ziegelsteinen gebautes Haus (ca. 40 cm lang, 50 cm breit und 30 cm hoch, mit überstehendem, abnehmbarem Holzdach). Das Innere füllen Sie mit Haferstroh oder Laubstreu, Heu schimmelt zu leicht. Bedeckt wird das Häuschen mit Reisig oder Erde. Wichtig ist es, das fertige Igeldomizil gut zwischen dichten Pflanzen zu verstecken.

Foto: futureimagebank.com

Der Herbst wechselt bunte Farben und graue Regentage.

Leistling geht Symbiose mit Wirtsbaum ein

Der Graue Leistling ist Pilz des Jahres 2012 und als Verwandter des Pfifferlings sehr schmackhaft

Ein unscheinbarer Geselle ist der Graue Leistling. Mit seinen graubraunen Tarnfarben ist er schwer im Herbstlaub auszumachen. Es sei denn, er wächst zwischen gelb verfärbten Hainbuchenblättern. Mit seinem trichterförmigen Hut, den grauen Leisten auf der Hutunterseite und dem braunen Stiel ähnelt er dem Trompeten-Pfifferling. Der Fachmann erkennt schon aus dem lateinischen Namen „Cantharellus cinereus", dass der Graue Leistling tatsächlich mit dem Pfifferling verwandt ist.

In Deutschland gibt es sogar sechs verschiedene Pfifferlingsarten. Der wohl bekannteste unter ihnen ist der beliebte Speisepilz „Cantharellus cibarius", der Pfifferling oder Eierschwamm.

Alle Pfifferlingsarten sind sog. Mykorrhizapilze. Sie leben in Symbiose mit unseren Waldbäumen. In dieser Lebensgemeinschaft tauscht der Pilz mit dem Baum lebenswichtige Nährstoffe aus. Die Fruchtkörper des Pfifferlings, den wir im Wald sammeln können, sind jedoch nicht der alleinige Pilz. Im Waldboden wächst, für uns unsichtbar, das Pilzgeflecht des Pfifferlings. Dieses Pilzgeflecht schlägt, wie man heute weiß, von seiner Flächenausdehnung und seiner Lebensdauer alle Rekorde. Der Graue Leistling ist, wie alle anderen Pfifferlingsarten der Gattung „Cantharellus", durch die Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt. Allerdings hat der Gesetzgeber hier eine Ausnahmeregelung erlassen, die es dem Pilzgourmet erlaubt Pfifferlingsarten in geringen Mengen für den eigenen Bedarf in der Natur zu sammeln. Pfifferlinge, die auf dem Markt angeboten werden stammen hauptsächlich aus den baltischen Staaten, Russland und dem Balkan.

Foto: Wikipedia, Archenzo

In Deutschland kann der Graue Leistling in jedem Bundesland gefunden werden. Er ist nicht selten unter Rotbuchen zu finden.

Die Deutsche Gesellschaft für Mykologie hat den Grauen Leistling zum „Pilz des Jahres 2012" gewählt um auch auf nahe Verwandte Arten des weitbekannten Markt-Pfifferlings aufmerksam zu machen.

Politiker begrüßen RheinCargo

Traditionsreiche Hafenstandorte gehen mit Zusammenarbeit den nächsten Schritt

Zum offiziellen Start von RheinCargo kamen zwei Oberbürgermeister und ein Bürgermeister gemeinsam in den Neusser Hafen, um den Startschuss zu geben. „Die Neuss-Düsseldorfer Häfen setzen mit der Neugründung von RheinCargo ihre Erfolgsgeschichte fort. 2003 ist das Unternehmen mit 180 Mitarbeitern gestartet, heute sind hier mehr als 270 Mitarbeiter beschäftigt", freute sich Neuss' Bürgermeister Herbert Napp. Und ergänzte: „Neuss ist ein traditionsreicher Hafenstandort. Wir freuen uns, dass RheinCargo diese Tradition fortsetzt und unsere Häfen nun in der Zusammenarbeit mit der Häfen und Güterverkehr Köln AG den nächsten Schritt machen."

Sie wünschten RheinCargo einen guten Start (v.l.n.r.): NDH-Aufsichtsratsvorsitzender Rainer Pennekamp, Oberbürgermeister Jürgen Roters, Bürgermeister Herbert Napp, Oberbürgermeister Dirk Elbers und HGK-Aufsichtsratsvorsitzender Michael Zimmermann.

Kölns Oberbürgermeister Jürgen Roters bedankte sich bei den vielen Fachleuten, die in den vergangenen Jahren an der Realisierung des Projektes gearbeitet haben. „Der Güterverkehr nimmt kontinuierlich zu. Die Wege dieser Güter in Deutschland und Europa werden zurzeit neu verteilt. Es ist wichtig, dass wir gemeinsam die richtigen Antworten auf die damit verbundenen Herausforderungen finden."

Das Thema Güterverkehr sei eine der großen Herausforderungen der kommenden Jahre schloss sich ihm Düsseldorfs Oberbürgermeister Dirk Elbers an. Er bescheinigte der regionalen Zusammenarbeit, deutlich besser zu sein als allgemein publiziert wird. „Zusammenarbeit ist gut und das ist wichtig und richtig, weil es anders nicht mehr geht. Ich bin sehr froh, dass wir uns nach zehn Jahren hervorragender kooperation bei den NDH jetzt in der Neugründung RheinCargo weiter aufstellen. Düsseldorf geht gemeinsam mit seinen Partnern die Probleme der Zukunft an. Im Rahmen der Regionalkooperation ist das Joint-Venture der Neuss-Düsseldorfer Häfen und des Kölner Hafens vor allem im wichtigen Bereich der Eisenabhngüterverkehre ein weiterer Baustein zur Lösung der Verkehrssituation im Rheinland."

Vertrauen in eine gute Zukunft

Neue Kooperation stärkt die Region und sichert Arbeitsplätze und damit Wohlstand

Michael Zimmermann, Aufsichtsratsvorsitzender der HGK, betonte bei der Start-Pressekonferenz, dass sich die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer keine Sorgen machen müssten. RheinCargo sei auf Wachstum ausgerichtet, wolle im Markt wachsen und stärker werden. Dieses sichere ihre Arbeitsplätze. Die Arbeitnehmer hätten den Prozess die letzten Jahre kritisch und gleichzeitig sehr konstruktiv begleitet. Jetzt sei das Unternehmen gefordert, Erfolge zu bringen. Auch die Bürger hätten Grund zur Freude: „Funktionierende Logistik ist ein wichtiger Standortvorteil. Gute Transportkonzepte machen die Region attraktiv. Der Zusammenschluss bietet neue, wirtschaftliche Chancen. Die Kooperation zweier starker Partner ist auf Wachstum ausgelegt."

Gut aufgestellt geht RheinCargo an den Start, nun gilt es, die anspruchsvollen Ziele zu erfüllen.

Dem schloss sich auch Rainer Pennekamp, Aufsichtsratsvorsitzender der NDH, an: „RheinCargo bringt die wichtigste Botschaft, dass wir das Rheinland stärken. Inklusive unserer Kooperation mit dem Rheinhafen Krefeld sind jetzt sieben Standorte partnerschaftlich verbunden." Er betonte, dass mit RheinCargo einer der größten wenn nicht der größte private Eisenbahnanbieter Deutschlands geschaffen werde. „In der Zusammenarbeit können die vorhandenen Gewerbe- und Umschlagflächen besser eingesetzt werden – zum Nutzen der Unternehmen, aber auch zum Nutzen der beteiligten Städte. Denn durch RheinCargo werden Engpässe in der Logistik abgebaut, es entsteht weniger Belastung auf den Straßen unserer Region und den hier ansässigen Unternehmen wird geholfen, ihre Logistikkosten zu reduzieren."

RheinCargo vereint den operativen Hafenumschlag, die Immobilienverwaltung und den Eisenbahngüterverkehr der NDH und HGK. Gemeinsam werden die beiden Unternehmen, so die beiden Geschäftsführer Horst Leonhardt und Rainer Schäfer, durch RheinCargo ihre Qualität für die regionalen und internationalen Güterverkehre deutlich steigern und ein noch leistungsfähigerer Partner der regionalen und internationalen Hafen- und Logistikwirtschaft werden.

Vor Ort bleiben die bisherigen Hafen-Gesellschaften HGK und NDH erhalten: Die bisherigen die Ansprechpartner stehen nach wie vor zur Verfügung. Geschäftsfelder wie die Eisenbahninfrastruktur, Beteiligungen oder die Lok- und Wagenwerkstatt verbleiben bei HGK und NDH. In der Hafenlogistik und beim Eisenbahnverkehrsunternehmen nutzt RheinCargo das Know-how und die Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter von HGK und NDH.

Ein nicht leichter aber wichtiger Schritt

NDH-Betriebsratsvorsitzender Peter Deuß erwartet von Kooperation neue Möglichkeiten und Chancen

„Einige Anlaufschwierigkeiten hat man immer", bilanziert der NDH-Betriebsratsvorsitzende Peter „Pitter" Deuß die ersten Tage des neuen Gemeinschaftsunternehmens RheinCargo. Der Düsseldorfer weiß in mehr als einer Hinsicht, wovon er spricht: Schon Vater und Großvater arbeiteten im Hafen, in dem er bereits gespielt hat. Und: Deuß hat bereits zwei große Veränderungen mit gestalten dürfen – zunächst den Wechsel der Städtischen Häfen Düsseldorf unter das Dach der Stadtwerke, 2003 dann der Zusammenschluss zwischen den Städtischen Häfen Neuss und der Stadtwerke Düsseldorf Hafenbetrieben.

Zuversichtlich ist der NDH-Betriebsratsvorsitzende Peter Deuß.

Entsprechend auch seine vorsichtige Einschätzung: „Es wird sicherlich keine leichte Aufgabe." Aber genauso überzeugt ist er, dass RheinCargo strategisch ein wichtiger Schritt für alle Beteiligten ist. „Wichtig für die Zukunft, um neue Geschäfte zu gewinnen, Kunden zu überzeugen. Als RheinCargo haben wir ganz andere Möglichkeiten, mit den gewachsenen Standorten lassen sich Sachen ganz anders platzieren, Möglichkeiten ganz anders realisieren." Zudem betont er, dass die Vereinbarungen vorsehen, vorhandene Synergien auszuschöpfen, also noch effizienter zu werden. „Eben kein Abbau von Arbeitsplätzen, sondern Wachstum."

Deuß erwartet, dass das neue Unternehmen jetzt erst Zeit bekommt seinen Weg zu finden. Und dass dann in einem angemessenen Zeitraum die bisherigen Ergebnisse bilanziert sowie die Gründe und Prozesse analysiert werden.

Der Betriebsratsvorsitzende weiß aber auch aus zahlreichen Gesprächen, noch ist nicht jeder Mitarbeiter überzeugt. „Ich hoffe, dass wir beitragen konnten, Vertrauen durch den Interessenausgleich zu schaffen. Denn die Kollegen sind Arbeitnehmerüberlassen worden und bleiben jeweils bei den Neuss Düsseldorfer Häfen NDH und der Häfen und Güterverkehr Köln AG HGK. 495 Kolleginnen und Kollegen sind insgesamt für RheinCargo von beiden Gesellschaften tätig."

Er ist sich jedoch sicher: „Wir haben als Betriebsrat unsere Schularbeiten gemacht, und sind positiv eingestellt. Und in der Zeit waren wir froh, dass ein starkes Gremium uns den Rücken gestärkt hat." Sofort nach der offiziellen Ankündigung der Pläne hatte der Betriebsrat zu einer außerordentlichen Betriebsversammlung eingerufen, auf der die Geschäftsführung die Ideen erläuterte. Für Kolleginnen und Kollegen, die Fragen oder Sorgen haben, steht seine ebenso wie die Türen der anderen Betriebsratsmitglieder jederzeit offen, versichert er.

Hafen sticht bei TV-Wette

Mitarbeiter meisterten Herausforderungen mit Bravour

Geschafft! Der Ruderachter zieht den Wasserski-Fahrer durch den Düsseldorfer Hafen.

Fotos: ZDF, Max Kohr

Wetten dass . . . der Düsseldorfer Hafen auch im Fernsehen eine ebenso hervorragende außergewöhnliche Kulisse abgibt?

Und das zudem mit einer Aufsehen erregenden und spektakulären Wette: Ein Ruderachter zog in der vielbeachteten Einstand von Moderator Markus Lanz allein mit Muskelkraft, enormen Einsatz und viel Schweiß einen Wasserski-Fahrer durch das Hafenbecken.

Die dortigen Mitarbeiter des Hafenbetriebes hatten im Vorfeld unterstützend mitgewirkt. Und das seit geraumer Zeit: Die entsprechenden Vorbereitungen hatten schon Wochen vorher begeonnen. Denn eine solche Veranstaltung, die zudem live in viele Länder übertragen wird, muss schließlich gut vorbereitet werden.

Auch am Wettabend stand die Hafenmannschaft unter Hochspannung, war bei der Außenwette mit ungefähr 25 Personen vor Ort und im Einsatz. Denn schließlich ist der Hafen normalerweise kein Spielplatz und auch nur sehr sehr eingeschränkt für Veranstaltungen oder sportliche Aktivitäten aller Art zugelassen.

Neben den für eine solche Veranstaltung beinahe schon „üblichen" Herausforderungen, die etwa anlässlich der beliebten Hafenfeste der Stadtwerke Düsseldorf AG für die Hafenmannschaft beinahe zur Routine geworden sind, galt es dieses Mal aber, noch weitere Erschwernisse zu bewältigen: Eine Strecke von etwa 300 Metern auf dem Wasser gut auszuleuchten, ist immer eine Herausforderung, wie auch die erfahrenen Fernsehtechniker seit den Vorbereitungen wissen. Die zudem nicht mehr Aufmerksamkeit als unbedingt nötig erregen sollten. Schließlich sollte eine gewisse Überraschung bleiben. Aber nicht nur das: Auch die Befestigung der 15 Bojen diagonal und wechselseitig war auch für die Hafenmannschaft nicht einfach.

Aber am Ende hatten sich die Mühen und Anstrengungen auch der Hafenmannschaft gelohnt: Sie waren mit dem Verlauf des Abends zu Recht zufrieden. Das Wetter hätte natürlich wie immer besser sein können, aber da kann schließlich niemand was dafür.

Und nicht nur die Medienleute, auch die Hafenmannschaft sind absolut überzeugt, die richtige Wahl getroffen zu haben: Der Medienhafen sei optisch die beste Location für die Außenwette, der Industrie-Look und die interessante Architekur hätten dazu beigetragen, sowohl die Wette als auch die Stadt Düsseldorf angemessen zu präsentieren, so das übereinstimmende Fazit auch in den regionalen und überregionalen Medien. Denn auch die hatten in großer Zahl und durchaus sehr wohlwollend über das Ereignis berichtet.

Zudem sei es gelungen, den Hafen nicht nur in der Region, sondern auch weit weit darüber hinaus einem breiten Publikum vor zu stellen, das noch nie von ihm gehört hatte.

Alternativen erkennen und auch nutzen

Die sieben Rheinischen IHKen warben gemeinsam bei den Verladern für die Binnenschifffahrt und ihre Häfen

Die Binnenschifffahrt bietet sinnvolle Alternativen zum Güterverkehr auf den oft überlasteten Autobahnen. Das hat sich vielerorts herumgesprochen. Um auch die Verlader, die Unternehmen, die Waren und Güter, zu erreichen und zu überzeugen, luden jetzt die sieben Rheinischen IHKen unter dem Titel „Mit der Schifffahrt aus dem Stau" in die Neusser Pegelbar. Was alles möglich ist, wollten sie anhand von konkreten „Best Practice"-Beispielen demonstrieren.

Das Schaufenster für die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen, so Moderator Kurt Schmitz-Temming von der IHK Bonn/ Rhein-Sieg, als Informationsveranstaltung für „die Verlader, die die Schifffahrt noch nicht so auf dem Schirm haben", begann mit einem emotionalen Plädoyer. Ulrich Gross, Mitgeschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen (NDH), forderte zur Unterstützung des florierenden Wirtschaftsstandortes Rheinland zusätzliche Hafenflächen, eine gute Erreichbarkeit der Hafenstandorte auch über Schiene und Straße sowie die durchgehende Fahrrinne von 2,80 Meter bis Bonn. Vor allem plädierte er erneut nachdrücklich für die Betuwe-Linie und den Eisernen Rhein. Zudem müssten die knappen Finanzmittel stärker nach dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen verteilt werden.

Die Binnenhäfen bieten Logistikern beste Voraussetzen für die Verlagerung von Verkehren.

Doch die Häfen bitten nicht nur, sie unternehmen selbst erhebliche Anstrengungen, wie Horst Leonhardt, Mitgeschäftsführer RheinCargo und Sprecher des Vorstandes Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) verdeutlichte. „Wir wollen auf Basis der Kooperation zwischen HGK und NDH unseren bestehenden Kunden sowie Interessenten noch umfang- und weitreichendere Angebote entwerfen, parallel laufende Verkehre entflechten und so dazu beitragen, das Gesamtsystem zu verbessern. Gemeinsam können wir dies besser als jeder für sich alleine." Zumal RheinCargo als zweitgrößter deutscher Binnenhafen auf die Möglichkeiten in sieben gewachsenen Standorten trimodale Logistikkonzepte aus einer Hand anbieten kann.

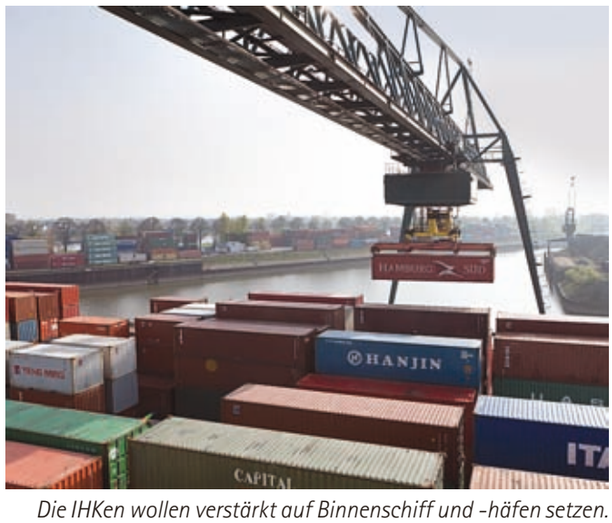
Welche Möglichkeiten solche Konzepte erschließen, erläuterte zum einen Lasse Pipoh, Project Manager ShortSeashipping Inland Waterway Promotion Center (SPC).

Das Hafenpapier und die Hafenkarte gibt es unter http://www.ihk-bonn.de/index.php?id=2145.

Beispiele zeigen Chancen

Logistik ist heute auch Investitionsfaktor für Unternehmen

„Die Rheinbinnenhäfen und die Binnenschifffahrt können einen sehr großen Beitrag leisten um die Güter auch morgen noch abzuliefern", warb Alfons Am Zehnhoff-Söns, geschäftsführender Gesellschafter der gleichnamigen Bonner Spedition bei seinen Verlader-Kollegen anlässlich der Konferenz „Mit der Schifffahrt aus dem Stau". Während der LKW teuer sei, die Umwelt belaste und immer häufiger an seine Grenzen stoße und es der Bahn an Flexibilität und teilweise schon an Kapazitäten mangele, verfüge das umweltverträgliche Schiff über Reserven und zeichne sich durch eine hohe Flexibilität aus. Und das, so die Beispiele, nicht nur innerhalb Deutschlands, sondern auch mit Russland Door to Door sowie für extrem schwere Güter. „Die Verhandlungen haben auch gezeigt, dass bei potenziellen Kunden viel Überzeugungskraft geleistet, Vorurteile gegenüber dem Verkehrsträger Binnenschiff ausgeräumt werden mussten."



Fotos: RheinCargo

Die IHKen wollen verstärkt auf Binnenschiff und -häfen setzen.

Einen Schritt weiter ging Christian Rodde, Leiter Logistik und Transport INEOS GmbH Köln: „Ohne die Binnenschifffahrt würde es die Petrochemie in dieser Form in dieser Region nicht geben." Flexibilität bei gleichzeitiger Zuverlässigkeit stellte Harald Schmitt von der Knauf Gips KG in den Vordergrund. Eine leistungsstarke, flexible und konkurrenzfähige Logistik sei heute ein entscheidender Faktor bei der Prüfung von Investitionen, um in einem stark vernetzten Produktionsnetz alternative Wege und Möglichkeiten anbieten zu können.

Die Industrie- und Handelskammern im Rheinland (Aachen, Bonn/Rhein-Sieg, Duisburg, Düsseldorf, Köln, Mittlerer Niederrhein und Wuppertal-Solingen-Remscheid) setzen verstärkt auf die Binnenschifffahrt, um dem drohenden Verkehrsinfarkt im Rheinland zu entgehen. „Der Güterverkehr wird im Rheinland um knapp 70 Prozent bis 2025 zunehmen", erläuterte Dr. Dieter Porschen, Hauptgeschäftsführer der IHK Mittlerer Niederrhein, beim Pressegespräch anlässlich der Informationsveranstaltung „Schifffahrtsregion Rheinland: Mit dem Schiff aus dem Stau!" im Hafen Neuss: „Das Binnenschiff ist eine verlässliche, umweltfreundliche und kostengünstige Alternative" so Verkehrsminister Groschek und IHKs unisono in Neuss.

Allerdings, so Ocke Hamann für die IHKs im Pressegespräch seien die Vorteile nur dann zu erschließen, wenn auch die Anbindung der Häfen von der Landseite her stimme. Hier gebe es häufig Probleme und Staus. Insbesondere Routen für Schwergut sind immer wieder Anlass für Schwierigkeiten. Hamann forderte mindestens zwei Zuwegungen je Hafen ohne Zufahrtsbeschränkungen.

Ausschuss informiert sich über Projekte

Politiker begutachteten auf einer Rundfahrt die hohe Wohnungsbauqualität der Neusser Bauverein AG

Die Neusser Bauverein AG leistet einen großen Beitrag zur Stadtentwicklung im Neusser Stadtgebiet. Davon überzeugten sich die Mitglieder des Ausschusses für Planung und Stadtentwicklung sowie die Aufsichtsratsmitglieder der Neusser Bauverein AG.

Bei einer Rundfahrt durch die Stadt präsentierten die Bereichsleiter der Neusser Bauverein AG, Dirk Reimann und Jürgen Grunst, den Ausschuss- und Aufsichtsratsmitgliedern die jüngst entwickelten oder sich derzeit in Vorbereitung befindlichen Bau- und Modernisierungsprojekte.

Beeindruckt zeigte sich der Aufsichtsrat von den zahlreichen Projekten der Neusser Bauverein AG.

Die Ausschuss- und Aufsichtsratsmitglieder zeigten sich sichtlich beeindruckt von den hohen Standards der aktuellen Modernisierungsmaßnahmen der Bestände der Neusser Bauverein AG am Berghäuschensweg, an der Weckhovener Straße und an der Alemannenstraße, bei denen kein Unterschied zu den ergänzenden Neubaumehrfamilienhäusern zu erkennen ist.

Den Teilnehmern wurden während der Rundfahrt auch die aktuellen Neubau- und Bauträgerprojekte erläutert und vorgestellt. Auch die fast abgeschlossene Stadtteilentwicklungsmaßnahme in Erfttal mit 108 öffentlich geförderten Mietwohnungen sowie 18 Eigenheimen überzeugte die Ausschuss- und Aufsichtsratsmitglieder mit ihrer hohen Architektur-, Freiraum- und Lebensqualität.

Sehr interessiert zeigten sich die Teilnehmer auch an den derzeitigen Bautätigkeiten der Neusser Bauverein AG an der Marienstraße, wo derzeit ein Mehrfamilienhaus mit 16 öffentlich geförderten Mietwohnungen errichtet wird sowie am Baufortschritt der Kindertagesstätte mit angebundenem Jugendzentrum in Neuss-Allerheiligen.

Ein besonderes Augenmerk legten die politischen Vertreter bei ihrer Rundfahrt auch auf die Planungen der aktuellen Bauträgermaßnahmen der Neusser Bauverein AG für die Areale Schillerstraße (ehemaliges Finanzamt), Schulstraße sowie Am Alten Weiher. „Die Ausschussmitglieder waren sehr beeindruckt von dem, was an diesen Standorten in den nächsten zwei Jahren realisiert werden soll", berichtet Dirk Reimann.

Weihnachten froh feiern

Neusser Restaurant Rennbahn bietet ein ungewöhnliches Angebot

Auch im Restaurant Rennbahn wirft bereits die Weihnachtszeit ihre Schatten voraus. Und dazu haben sich Pächterin Mariana Bogatyreva und Eventmanagerin Dijana Schmitz etwas Besonderes einfallen lassen: Interessenten bieten sie unter dem passenden Motto „Christmas to Go" drei verschiedene festliche Kompositionen an – genau das richtige für die festliche Feier ab 20 Personen. Für bis zu 300 Personen können auch der große Saal oder bei noch mehr Personen Locations wie die Eventhalle im Hafen genutzt werden.

Mit einem informativen Flyer sprechen die beiden Frauen derzeit verschiedene Interessenten an – und das schon mit schönem Erfolg, wie sie begeistert berichten. Aber auch für Interessenten aus dem Umfeld bietet sich, so ihre feste Überzeugung, die besondere Atmosphäre von Rennbahn, umliegendem Sportareal und dem einmaligen Gebäude an. Denn die Rennbahn ist nicht nur verkehrstechnisch bestens angebunden im Kreuz mehrerer Autobahnen und Landstraßen. Gleich vor der Tür stehen auch Parkplätze kostenlos und in ausreichender Zahl zur Verfügung.

Ein weiterer Pluspunkt sei, so die ersten Rückmeldungen, dass die Preise auch Essen vom hochwertigen Buffet und Getränkepauschale mit Softdrinks, Kaffee, Bier und Wein, enthalten, sowie alle weiteren Kosten wie Deko, DJ inklusive Technik im Saal. „Dadurch entstehen keine bösen Überraschungen", so Mariana Bogatyreva.

Die Idee basiert auf einem anderen Projekt von Dijana Schmitz, das sie in Zusammenarbeit mit dem Lufthansa Partyservice entwickelt hat.

Mariana Bogatyreva und Dijana Schmitz

Insofern ist die Weihnachtsaktion die erste von vielen weiteren Möglichkeiten: „Wir beide können uns noch verschiedene andere Ideen vorstellen." Mehr Informationen gibt es unter http://www.restaurant-rennbahn.de

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* **Foto:** *Tanja Pickartz (soweit nicht anders ausgezeichnet)*

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

Neubau

Im Hafen Antwerpen begann der Neubau des Port House. Den Startschuss gab die britische Star-Architektin Zaha Hadid persönlich. Am Kattendijk Dock entsteht der neue Hauptsitz der Antwerpener Hafengesellschaft. Ab 2015, dem Termin der Fertigstellung, soll dann die aktuelle Raumnot der Vergangenheit angehören.

Foto: Zaha Hadid Architects

Erfolgreich

„Die bremischen Häfen verzeichnen das beste Halbjahresergebnis in ihrer Geschichte und konnten das erfolgreiche Ergebnis aus dem ersten Quartal 2012 auch im zweiten Quartal fortschreiben", sagte Häfensenator Martin Günthner. In den Monaten Januar bis Juni 2012 legte der Gesamtumschlag in den Zwillingshäfen von 40,0 Mio. Tonnen im ersten Halbjahr 2011 auf 43,8 Mio. Tonnen im ersten Halbjahr 2012 zu, ein Plus von 9,3 Prozent.

Siegel

Das Alpherium in Alphen a/d Rijn ist das neueste, 25. Inlandsterminal, das mit dem Qualitätssiegel InlandLinks ausgezeichnet wurde. Das Combi Terminal Twente erzielte nach der zweiten jährlichen Audit-Runde das beste Ergebnis der am Netzwerk teilnehmenden Terminals. Dies erklärte Donald Baan, Businessmanager Logistik der Port of Rotterdam Authority. Er ergänzte, dass sich schon in wenigen Monaten voraussichtlich auch die ersten deutschen Inlandsterminals anschließen; dann könnten gemeinsam mit den Nutzern auch mit der Entwicklung neuer Funktionen zur Förderung der Effizienz in der Lieferkette begonnen werden.

Beginn des Semesters in Neuss

Fast 200 Studenten begannen jetzt ihr Studienleben an den beiden Hochschulen

Neuss wird immer mehr zu einem Zentrum für logistische Lehre sowohl in Aus- als auch in der Fortbildung: Mit einer feierlichen Begrüßung begann am Freitag für 64 neue Studierende das Studium an der Hochschule Neuss für Internationale Wirtschaft. Mit 55 dualen und 9 berufsbegleitenden Studierenden setzt die Hochschule Neuss auch im vierten Jahr ihres Bestehens ihre Wachstumsstrategie konsequent fort.

Der Präsident der Hochschule, Herr Prof. Otto Jockel, begrüßte in seiner Eröffnungsansprache ganz herzlich die Stellvertretende Bürgermeisterin der Stadt Neuss, Frau Dr. Jana Pavlik, die die neuen Studierenden mit erkennbarer Freude über die positive Entwicklung der Bildungslandschaft an der Hochschule Neuss und in Neuss insgesamt begrüßte. In seiner Rede betonte Herr Prof. Jockel weiterhin die konsequente Weiterentwicklung der Hochschule Neuss und freute sich, in diesem Zusammenhang über die räumliche Erweiterung mit Beginn des neuen Semesters.

Foto: EUFH

Prof. Jockel und Frau Dr. Jana Pavlik begrüßten feierlich die neuen Studierenden.

Die Europäische Fachhochschule (EUFH) in Neuss begrüßte während einer fröhlichen Semestereröffnungsfeier unter dem olympischen Motto „Ready – Study – Go: Lasst das Studium beginnen!" 120 Studienstarter, die das duale Studium in den Fachbereichen Handels-, Industrie- oder Logistikmanagement aufnehmen. Zum ersten Mal starteten auch im Studiengang Wirtschaftsinformatik die ersten dual Studierenden an der EUFH in Neuss.

Prof. Dr. Birger Lang, Präsident der EUFH, hieß die Studienstarter herzlich willkommen und eröffnete feierlich die „Wettkämpfe" in Theorie und Praxis, die die Studienanfänger in den nächsten drei Jahren zu bestehen haben. „An der EUFH gibt es ein ganz besonderes Trainerteam, das Sie unterstützt und auf das Sie jederzeit vertrauen können."

Die vier G's des Glücks an der FH

Prof. Bernd Raffelhüschen stellte den Glücksatlas Deutschland auf Neusser Campus vor

Gemeinsam mit zwei Partnern der Hochschule, UPS und der Firma Bärbel E. Kohler Coaching – Training, veranstaltete die Europäische Fachhochschule (EUFH) einen informativen und unterhaltsamen Themenabend auf dem Campus. Die Gäste aus Wirtschaft und Hochschule hatten das Glück, Prof. Bernd Raffelhüschen kurz nach der Veröffentlichung des viel beachteten „Glücksatlas Deutschland" live auf dem Neusser Campus zu erleben. In einem mitreißenden Vortrag stellte er die Ergebnisse der aktuellen Studie vor und erklärte den Zuhörern, wo und warum welche Deutschen besonders glücklich und zufrieden sind.

Foto: EUFH

Am glücklichsten sind die Menschen in Hamburg vor Niedersachsen und Bayern, am unglücklichsten in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt. Bemerkenswert dabei ist, dass sich im Vergleich zu früheren Erhebungen die Zufriedenheit in den alten und neuen Bundesländern einander angeglichen hat. Auch bei den Städten liegt Hamburg vorn, gefolgt von Düsseldorf. Das Glück ist also ganz dicht bei der EUFH Neuss zu Hause.

Wie bei allen Themenabenden an der EUFH blieben die Gäste noch lange auf dem Campus, um miteinander zu diskutieren, zu netzwerken und sich zu neuen Ideen inspirieren zu lassen. Auch Prof. Raffelhüschen stand für Gespräche in kleiner Runde und für individuelle Fragen zur Verfügung. Die Besucher des Themenabends verließen den Campus mit hohen Werten auf der Zufriedenheitsskala, denn der Referent des Abends hielt einen fesselnden und ausgesprochen unterhaltsamen Vortrag.