Neuss Düsseldorfer
HAFEN ZEITUNG | FEBRUAR 2013

Ralf Schopp leitet seit einem halben Jahr den Hafenbetrieb in Krefeld Seite 13

Ticker: Ortsteil mit langer Verbundenheit zum Hafen +++ Parlamentarier diskutieren mit BÖB +++ Finanzierung sichern +++ Weltmeisterkraftwerk mit Ausnahmearchitektur +++ Nordseehäfen uneinheitlich +++ Mangelhafte Infrastruktur kostet Geld +++

Weiteres Wachstum angestrebt

Neues Unternehmen RheinCargo ist gut in sein erstes Geschäftsjahr gestartet

In einem wechselhaften Wirtschaftsjahr 2012 hat sich RheinCargo insgesamt gut behauptet. Das Logistikunternehmen konnte die Hafenumschlagsleistung steigern und plant auf der Schiene mit Zuwächsen im Fernverkehr.

An den Hafenstandorten in Köln, Neuss und Düsseldorf hat RheinCargo 2012 für seine Kunden insgesamt 27,7 Millionen Tonnen bewegt. Dies bedeutet eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr (26,5 Millionen Tonnen). Die Kölner Häfen erreichten mit 14,6 Millionen Tonnen Umschlagleistung den besten Wert ihrer Geschichte. Besonders positiv entwickelte sich der Umschlag von Mineralölprodukten. Sorgen bereitet das Geschäft mit Baustoffen.

Foto: RheinCargo

Im Kombinierten Verkehr hat RheinCargo das gute Vorjahresniveau erreicht. 2012 bewegte das Unternehmen umgerechnet 1,21 Millionen 20-Fuß-Container (TEU). 2011 waren es 1,27 Millionen Standardboxen gewesen. „Wir spüren aktuell den gebremsten Lauf der Konjunktur beispielsweise in der regionalen Automobil-Industrie. Diese Entwicklung wird sich zu Jahresbeginn zunächst fortsetzen", stellt Geschäftsführer Rainer Schäfer fest. Langfristig geht er davon aus, dass das Container-Geschäft ein Wachstumstreiber der Logistikbranche bleibt.

Im Fernverkehr auf der Schiene legte RheinCargo zu, während die regionalen Verkehre weiter schwächeln. Rückgänge der Wechselverkehre in Kooperation mit der DB konnte RheinCargo mit eigenen Verkehren kompensieren. Insgesamt beförderte das Unternehmen mehr als 21 Millionen Tonnen auf der Schiene (Vorjahr 20,7). „Im Jahr 2013 planen wir im Fernverkehr mit einem Wachstum von nochmals rund 20 Prozent", blickt Geschäftsführer Horst Leonhardt optimistisch nach vorne.

Stabil

Foto: bayernhafen Gruppe

Im Doppel-Jubiläumsjahr 2012 – Bamberg wurde 50, Nürnberg 40 Jahre alt – hat die bayernhafen Gruppe über alle sechs Standorte Aschaffenburg, Bamberg, Nürnberg, Roth, Regensburg und Passau ihren Güterumschlag bei Schiff, Bahn und Lkw nahezu auf Vorjahresniveau gehalten.

Jubiläum

Vor 50 Jahren sanken im Winter 1962/ 63 die Temperaturen letztmalig so sehr, dass der Rhein zufror. Die Folge: Der große Fluss verwandelte sich zwischen Köln und Emmerich in eine Riesenschlittschubbahn. Heute undenkbar: Kühlwasser von Industrie und Kraftwerken machen den Fluss mollig warm. Aber auch die Wasserqualität hat sich seitdem deutlich verbessert, weswegen sich die Fische wohl fühlen.

Vorsicht

Die NDH weisen darauf hin, dass es auf Grund der aktuellen Wetterlage zu Eislagenbildung auf den Verkehrswegen kommen kann. Im gesamten Hafengebiet ist das verhalten diesen Umständen entsprechend anzupassen.

Stärken

Der Hamburger Hafen will in den kommenden Jahren mehr tun, um den Anteil der Binnenschifffahrt am gesamten Umschlag zu erhöhen. Das berichtet das Hamburger Abendblatt. Die Zeitung zitiert Vertreter der Stadt und des Hafens bei einer Fachkonferenz an den Landungsbrücken. „Wir arbeiten an der Verbesserung von Liegeplätzen und auch von IT-Anbindungen für Binnenschiffe im Hafen", sagte Wolfgang Hurtienne, Geschäftsführer der Hafenverwaltung Hamburg Port Authority (HPA).

Dem Schnee folgt Hochwasser

Die Menschen an den Flüssen kennen das: Wenn sich die Schneemassen in den höheren Temperaturen auflösen, steigen allerorts die Pegel. Auch in den vergangenen Wochen traten deshalb der Rhein aber auch zahlreiche seiner kleinen und großen Nebenflüsse wieder über die Ufer.

Weil wir es wert sind

Die Häfen haben wie beinahe die gesamte Logistikbranche viel zu lange geschwiegen. Wir müssen den Menschen verdeutlichen, was wir leisten, was Logistik für sie und Deutschland bedeutet und was passiert, wenn wir nicht unserer Arbeit nachgehen können.

Es geht um Vieles: Die Jobs in unserer Branche, die inzwischen die drittgrößte in unserem Lande ist. Die Grundlage von Industrie und Handel (die ohne uns nicht arbeiten können) und damit die Grundlage von Beschäftigung und Wohlstand.

Was uns droht, wenn Logistik nicht mehr funktioniert, lassen die Einschränkungen auf der A1 und der A57 sowie die Sperrung des Rheins erahnen. Doch kann es nicht sein, dass Logistik erst wahr genommen wird, wenn sie ohne eigenes Verschulden nicht wie gewohnt reibungslos und ohne aufzufallen funktioniert oder die Bürger im Stau stehen.

Bei Politik und Verwaltung hat ebenso wie in der Industrie und bei unseren Kunden in den vergangenen Jahren ein lobenswertes Umdenken statt gefunden. Logistik wird als Qualitätsfaktor im globalen Wettbewerb begriffen. Keine Commodity sondern eine wertvolle Dienstleistung.

Es ist an der Zeit, unsere Bedürfnisse zu verdeutlichen, damit wir weiter unsere Arbeit erledigen können. Nicht um uns zu loben. Sondern um den Erfolg des Standortes zu sichern, Chancen für Wachstum und Wohlstand zu erkennen und zu realisieren. Für uns alle. ULRICH GROSS

Sachlich bleiben

Beinahe über Nacht ist die Infrastruktur in der Bundesrepublik in aller Munde. Verbände, Unternehmen und selbst die Bürger melden sich zu Wort. Beteiligen sich an einer Diskussion, die die öffentlichen Binnenhäfen bereits vor Monaten angestoßen haben. Als sie mit als Erste öffentlich machten, dass wir unsere Verkehrsinfrastruktur immer schneller und stetig kaputt fahren. Das hat sicherlich viele Gründe: Sei es nun, weil der nächste Verkehrswegeplan in die heiße Phase der Diskussion geht, weil die Lücken und Löcher in Haushalten wie Straßen immer offensichtlicher werden oder die Grenzen des Zumutbaren an immer mehr Ecken und Enden endgültig überschritten sind.

Das ist gut so, denn diese Diskussion ist längst überfällig. Aber: Sie muss nun wie von den öffentlichen Binnenhäfen begonnen ebenso vernünftig und maßvoll weiter geführt werden. Deshalb benötigen wir klare Prioritäten, fest gemacht unter anderem an der volkswirtschaftlichen Auswirkungen, den Wechselwirkungen etwa mit Handel und Industrie, den Grundlagen unseren Wohlstandes. Aber auch der „Wohlfühlfaktor" der Bürger, sei es für die Grundversorgung oder die individuelle Mobilität, ist ein wichtiger Faktor.

Kurz gesagt: Eine faire Diskussion losgelöst von Eigeninteressen und Pfründeverteidigung. Und dann schnelle und kompetente Umsetzung der Beschlüsse in enger Kommunikation mit den Betroffenen – Bürgern wie Industrie. RAINER SCHÄFER

Bürger mehr beteiligen

Ramsauer stellt Grundkonzeption für Verkehrswegeplan vor

Foto: BMVBS

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer bei der Vorstellung der Rahmendaten.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat in Berlin die Grundkonzeption und den Fahrplan für die Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans 2015 (BVWP) vorgestellt.

Das Papier sieht zum einen eine klare Priorisierung der Verkehrsinvestitionen vor, Investitionen in den Erhalt haben Vorrang vor Aus- und Neubau. Der Schwerpunkt beim Aus- und Neubau liegt auf Engpassbeseitigung auf den übergeordneten Netzen und Hauptachsen. Dazu wird auch eine neuen Kategorie „vorrangiger Bedarf Plus" eingeführt.

Als zweiten Punkt nannte Ramsauer mehr Realismus bei der Finanzierbarkeit, worunter er höhere Anforderungen an Kostenplanung bereits im Anmeldeverfahren sowie mehr Kostentransparenz von Anfang an versteht.

Schließlich soll es Bürgerbeteiligung von Anfang an geben, um nachvollziehbare Festlegungen für eine bundesweite Verkehrspolitik auf Basis transparenter Grundlagen zu erreichen.

Die Grundkonzeption für den neuen Bundesverkehrswegeplan wird erstmalig zur öffentlichen Diskussion gestellt. Sie kann unter www.bmvbs.de bis zum 15. März 2013 kommentiert werden.

Im BVWP wird auf Basis von Verkehrsprognosen und der volkswirtschaftlichen Bewertung von Projektvorschlägen festgelegt, welche Bundesstraßen, Autobahnen, Bundeswasserstraßen und Bundesschienenwege aus- oder neu gebaut werden sollen. Der BVWP wird von der Regierung beschlossen und ist die „Blaupause" für die Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur.

Der derzeit gültige BVWP stammt aus dem Jahre 2003, der neue wird der siebte seiner Art.

Niedersachsens Seehäfen mit Plus

Die niedersächsischen Seehäfen haben im vergangenen Jahr rund 50,1 Millionen Tonnen Güter im Seeverkehr umgeschlagen. Gegenüber dem Vorjahr ist der Güterumschlag damit um etwa 9 Prozent gewachsen. Dies gab Jörg Bode, Niedersachsens Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, auf der Jahrespressekonferenz der Seehäfen bekannt. Demnach entwickelten sich vor allem die Umschlagsmengen von Massengütern, Stahlprodukten, Projektladungen und Automobilen deutlich positiv.

„Unsere Seehäfen in Niedersachsen haben insgesamt ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr 2012 hinter sich. In wichtigen Kernmärkten, wie etwa dem Umschlag von Massengütern, massenhaften Stückgütern, Projektladungen und Automobilen hat die niedersächsische Hafenverkehrswirtschaft ihre Positionen erfolgreich ausgebaut. Der Containerumschlag wird sich in den kommenden Jahren zu einem weiteren wichtigen Standbein in Niedersachsen entwickeln", erklärte Andreas Bullwinkel, Geschäftsführer der Hafenmarketinggesellschaft Seaports of Niedersachsen GmbH.

Dem Düsseldorfer Rainer Schäfer liegen die Schifffahrt und die Häfen im Blut – der Geschäftsführer versteht sich als Manager, der mit Geschick, Optimismus und jugendlichem Charme auch große Aufgaben angeht und meistert

Gesucht: die kritische Größe

Der Lieblingsplatz von Rainer Schäfer im Neuss-Düsseldorfer Hafen liegt am Ende der Tilsiter Straße in Neuss. Dort am Hafen liegen die Containerterminals der Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH (NDH). „Für mich ist das ein Blick auf das Fieberthermometer der Konjunktur", sagt Schäfer, einer der beiden Geschäftsführer der NDH.

Im Moment dürfte dies den 58-jährigen Diplom-Verwaltungswirt mit Wirtschafts-Abitur aber wohl eher nachdenklich stimmen. Zwar legt der Containerumschlag der Neuss-Düsseldorfer Häfen immer noch leicht zu, aber von den zweistelligen Zuwachsraten der Vergangenheit kann keine Rede mehr sein.

Schäfer, der als Jugendlicher bei BV04 Düsseldorf im offensiven Mittelfeld kickte und es bis zum westdeutschen Meister der B-Jugendvereine gebracht hat, lässt sich dadurch aber nicht beirren und bleibt was ihn nach Angaben vieler Mitarbeiter und Kollegen auszeichnet: ein Optimist.

Denn künftig werden sich die Häfen vor Containern kaum noch retten können, glaubt man den Prognosen der Wirtschaftsforscher. „Ob Verdopplung oder Verdreifachung, das spielt doch keine Rolle", meint Schäfer. „Die Containerströme entlang der Rheinschiene werden in den nächsten Jahren stark zunehmen."

Da heißt es, gewappnet zu sein, oder wie Schäfer sagt, eine kritische Größe zu erreichen, um mit den Seehäfen vor allem in den Niederlanden und Belgien auf Augenhöhe arbeiten zu können, über die die Containerwelle aus Übersee nach Europa anrollt. Denn die großen Rheinhäfen gelten als die bedeutendsten Umschlagszentren für Güter aus den ZARA-Häfen Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam und Amsterdam Richtung Europa.

Eine kritische Größe erreichen, scheint so etwas wie der Leitsatz zu sein, der sich durch Schäfers Vita von Düsseldorf über Neuss bis nach Köln zieht. Neben Horst Leonhardt, Vorstandssprecher der Kölner Hafen- und Eisenbahngesellschaft HGK, gilt Schäfer als einer der maßgeblichen Architekten von Rheincargo mit Sitz in Neuss, des neuen Gemeinschaftsunternehmens der Neuss-Düsseldorfer Häfen mit den Kölner Häfen. Mit Rheincargo entsteht auf insgesamt über 720 ha Hafenfläche und mit rund 500 Mitarbeitern großes: Die Nummer zwei der deutschen Binnenhäfen Köln geht mit der Nummer drei Neuss-Düsseldorf zusammen und rückt an Branchenprimus Duisburg heran.

Schäfer, dessen Großvater Schiffsbaumeister war, hat die Schifffahrt sozusagen im Blut und ist auch dem Rhein immer treu geblieben, obwohl er Hamburg (natürlich nach Düsseldorf) als seine Lieblingsstadt nennt. Geboren 1954 in Oberwinter bei Remagen hat es ihn 1963 in die Landesmetropole Düsseldorf verschlagen, wo er 1977 nach seinem Wirtschaftsabitur den Abschluss für den gehobenen Dienst machte. Danach machte er Karriere bei den Häfen, die als kaufmännisch selbständiger Eigenbetrieb geführt wurden. Ab 1999 Hafenleiter avancierte Schäfer 2001 zum Chef des Düsseldorfer Hafens und zum Prokuristen der Stadtwerke Düsseldorf AG. Schließlich stieg Schäfer, den gute Freunde als immer heiter und zuverlässig beschreiben, 2003 zum Geschäftsführer der neugegründeten NDH auf. Einen Posten, den er sich quasi selbst verschafft hat.

Denn Schäfer gilt auch als Treiber der Fusion von Düsseldorf mit dem direkten Nachbarn Neuss. Bei den NDH steht ihm seit 2004 mit dem Hanseaten Ulrich Gross ein Finanzfachmann und erfahrener Hafenmanager zur Seite. „Wir sind damals ins ‚Kloster' in Klausur gegangen", erinnert sich Schäfer, „um eine gemeinsame Strategie für die NDH zu entwerfen." Eigentlich war es das Mutterhaus der Diakonie in Kaiserswerth. Mit geistlichem Beistand wurde dort eine „Offensivstrategie" für die NDH festgezurrt, wie Schäfer sagt.

Der Düsseldorfer Hafen stand damals mehr oder weniger auf dem Abstellgleis. Die Stadt begeisterte sich mehr für den Medienhafen und Wohnen am Wasser. Nur eine Offensivstrategie konnte den Hafen aus dem Dornröschenschlaf erwecken und ins Bewusstsein der Kommunalpolitiker hieven: Aus den Häfen in Neuss und Düsseldorf sollte mehr als nur Kai- und Krananlagen werden: Ein Logistik-Zentrum mit gut funktionierender Eisenbahn – um eine kritische Größe im Wettbewerb der Hafenstandorte am Rhein zu erreichen.

Dazu passte die Beteiligung am nördlich gelegenen Krefelder Hafen im Jahr 2007, den Schäfer als Geschäftsführer inzwischen aus den roten Zahlen geholt hat. „Zeitweise war die Autobahn zwischen Krefeld und Neuss meine zweite Heimat", so Schäfer. Auch in Krefeld plant er bereits mit einem 50 Mio. Euro schweren Terminal für den Kombinierten Verkehr (KV) den Ausbau des Hafenstandorts.

Fortan galten die NDH als starke Nummer drei am Rhein zwischen Köln und Duisburg. Das kam im Düsseldorfer und Neusser Rathaus gut an. „Der Wind hat sich inzwischen gedreht", sagt Schäfer. „Wir erhalten nun in Düsseldorf die notwendige politische Unterstützung für die weitere Entwicklung des Hafengeschäfts, die uns in Neuss schon über die Jahre gestützt hat."

Schnell galt es dann aus der „Sandwich-Position" zwischen Duisburg und Köln heraus zu kommen, um dort nicht zerrieben zu werden. Doch die Verlobung mit Köln gestaltete sich ungleich komplizierter. Zahlreiche Kooperationsversuche zwischen Köln und Düsseldorf, sei es zwischen den Messegesellschaften, den Flughäfen, der Oper oder den Stadtwerken, waren bereits und nicht selten an Eitelkeiten der beteiligten Manager und Politiker gescheitert. Die Sache ging dann doch gut aus – wenn auch erst nach zähen und langwierigen Verhandlungen. Da hat es sicher geholfen, dass sich Schäfer jugendlichen Charme und sportliche Ausstrahlung bewahrt hat, um für seine Pläne zu begeistern.

Hafenpolitik gilt dann auch als das zweite Steckenpferd Schäfers. „Rainer Schäfer hat den öffentlichen Binnenhäfen ein modernes und kompetentes Gesicht gegeben", lobt etwa Branchenkenner Hans-Wilhelm Dünner, der Herausgeber des Fachmagazins Schiffahrt und Technik (SUT). Gerade wurde er als Präsident des Bundesverbands öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) im Amt für weitere vier Jahre bestätigt. Und auch in dieser Funktion bleibt sich Schäfer treu und setzt auf „kritische Größe": „Der Hafenstandort Nordrhein-Westfalen muss seine Stärken im Interesse der internationalen Wettbewerbsfähigkeit konzentrieren", meint Schäfer. Einen Weg dahin sieht er in der Kooperation der Rhein- und Kanalhäfen. Beim Thema Hafen NRW zeigt er sich aber eher zurückhaltend, betont aber: „Wir Hafenbetreiber müssen im Interesse der internationalen Wettbewerbsfähigkeit künftig über den eigenen Kirchturm hinausschauen."

Foto: BÖB – Henning Schacht, berlinpressphoto.de

Rainer Schäfer hat in seinen verschiedenen Aufgaben die Häfen und ihre Zukunft fest im Blick.

Ein Ausflug in das faszinierende Mittelalter

In Krefeld werden auf der Burg Linn und ihrem Museum längst vergangene Zeitalter wieder lebendig

Ein Ausflug in das Mittelalter, in die reiche, faszinierende und manchmal auch blutige Geschichte des Niederrheins – das geht gleich vor den Toren der Stadt Krefeld. Hier liegt die Wasserburg Linn, ehemals eine kurkölnische Landesburg. Sie ist eine der ältesten Burganlagen des Niederrheins. Von einem breiten Wassergraben umgeben bietet sie mit ihrer intakten Vorburg immer noch das unverfälschte Bild einer mittelalterlichen Anlage.

Nördlich des Burggeländes am Ortseingang liegt das Museum Burg Linn. In den Räumen wird der Bogen der Geschichte sogar von den archäologischen Sammlungen beginnend mit der Ur- und Frühgeschichte über die Zeit der Römer und Karls des Großen bis in die Neuzeit gespannt. Im ersten Obergeschoss sind vor allem Funde aus den über 6000 in Gelduba (Krefeld-Gellep) aufgefundenen römischen und frühmittelalterlichen Gräbern zu sehen. Besonders hervorzuheben sind die bedeutende Glassammlung und das 1962 aufgedeckte Grab eines fränkischen Fürsten. Im zweiten Obergeschoss findet man zunächst eine große Modellsammlung zur niederrheinischen Städtelandschaft am Ausgang des Mittelalters.

Doch noch mehr als die eindrucksvollen Modelle lässt die tatsächliche Burg das Mittelalter wieder anschaulich und auch erlebbar werden: Errichtet wurde sie zunächst als Stammsitz der freiadeligen Herren von Linn. Kurz vor 1188 erwarb der Kölner Erzbischof das Linner Eigengut und setzte die Herren von Linn als seine Lehnsleute wieder in ihren Besitz ein. Nach deren Aussterben (1264) wurden die Grafen von Kleve mit dem Besitz belehnt. Sie gründeten um 1300 zu Füßen der von ihnen stark ausgebauten Burg die Stadt Linn, die noch heute größtenteils von ihrer mittelalterlichen Stadtmauer umschlossen wird. 1388 zog der Erzbischof das Lehen als erledigt ein und machte die Burg zum Sitz des Amtmannes für das kurkölnische Amt Linn.

Die Burg Linn ermöglicht einen Ausflug in das nicht immer so traumhafte Mittelalter.

Der erhaltene Baubestand gehört größtenteils in das 13. Jahrhundert. Die durch Otto von Linn wohl kurz vor 1200 begonnene, durch sechs, für die damalige Zeit sehr moderne Flankentürme geschützte Ringmauer aus Backsteinen ist fast vollständig erhalten. In klevischer Zeit (nach 1264) entstanden der Torzwinger, der Palas (Rittersaal) und der Bergfried. Bemerkenswert ist die hochgotische, in der Mitte des 14. Jahrhunderts nachträglich in einen Flankenturm eingefügte Burgkapelle (am unteren Rittersaal). An jüngeren Ausbauten erhalten sind lediglich – neben veränderten Fenstern – die äußere Wehrmauer von 1478, der Küchenflügel aus dem 16. Jahrhundert und der Treppenturm am Palas (um 1650).

Dr. Christoph Reichmann ist zu Recht stolz auf das Museum.

Im Jahre 1926 erwarb die Stadt Krefeld den Besitz von den Erben der Familie de Greiff. Sie richtete in der Vorburg ein Museum ein, das am 8. Mai 1930 erstmals seine Tore öffnete. Die Ruine der Burg blieb zunächst unverändert, wurde dann jedoch während des Krieges durch Albert Steeger nach und nach freigelegt und einer eingehenden Bauuntersuchung unterzogen. In den 50er Jahren erhielt sie Flachdächer, so dass die Mauern jetzt besser geschützt waren und die Räume zudem für museale Zwecke nutzbar wurden.

Heute wirkt jedoch nicht nur Burg und Museum, das Team organisiert zahlreiche Führungen, Vorträge und Aktionen. Zu Recht besonders bekannt ist der Flachsmarkt, der jedes Jahr Zehntausende in die Seidenstadt lockt. In diesem Jahr wieder am Wochenende vom 18. bis 20. Mai. Weitere Informationen: http://www.krefeld.de/burglinn

Foto: Clemens-Sels-Museum Neuss

Emil Orlik, Ein alter Garten in Kyoto (Ausschnitt)

Museum erweitert den Horizont

Anhand von Meisterwerken aus der Sammlung des Clemens-Sels-Museums Neuss widmet sich die Ausstellung „Horizonte – Landschaft im Spiegel der Jahrhunderte" einem zentralen Bildthema der Kunst.

Die Gemälde, Zeichnungen und Druckgrafiken lassen in ihrer Vielfalt die charakteristischen Formen und Farben erkennen, zu denen die Künstler inspiriert wurden. Die Auswahl reicht von den Niederländern des 17. Jahrhunderts über die Symbolisten und „Nabis" bis zu den Expressionisten und den Modernen Primitiven.

Die Ausstellung bietet einen repräsentativen Einblick in die einmalige Sammlung und stellt nach 2012 weitere Schätze vor: Es gibt ein Wiedersehen mit bedeutenden, teils erst selten gezeigten Stücken, die in diesem Kontext bislang noch nie präsentiert wurden. Diese reichen von Werken der flämischen und niederländischen Meister über den Gründer der Düsseldorfer Malerschule Johann Wilhelm Schirmer bis zu den vom japanischen Farbholzschnitt inspirierten Gemälden von Maurice Denis und Emil Orlik.

Der Rhein stiftete den Namen

„Kappes Hamm" erlangte durch das schmackhafte Gemüse Berühmtheit in der Region

Nur einen Sprung von der Düsseldorfer Innenstadt und Altstadt entfernt und doch zählt Hamm zu einer der ländlichsten und kleinsten Stadtteile Düsseldorfs. Und es ist ein Stadtteil, der wie kein zweiter durch die Nähe zum Hafen geprägt wurde und auch heute noch geprägt wird.

Schon lange leben Menschen in der Biegung des Rheins, erstmals erwähnt werden sie urkundlich jedoch als Höfe in Hamm am 23. Juni 1347. Das Pergament belegt den Verkauf einer Rente (in der früheren Bedeutung als Abgabe) von 18 Schillingen jährlich an den Stift Düsseldorf. „Ein solches Rechtsgeschäft bedurfte ein Gericht. Das Hammer Gebiet, was damals zum Monheimer Amt gehörte, war dem Bilker Gerichtsbezirk zugeteilt", erläutert Daniel Leuchten aus dem Vorstand des Förderverein Düsseldorf Hamm e.V.. Auf dessen Internetseite (www.duesseldorf-hamm.de) hat er den Zusammenschluss der Geschichte nachgezeichnet.

Gleichzeitig taucht auch der Stadtteil Hamm erstmals in den offiziellen Urkunden auf. In der damaligen Zeit kein seltener Name: „Viele Dörfer und Stadtteile in Deutschland tragen den Namen Hamm und die meisten haben eins gemeinsam: sie liegen an einer Ankerförmigen Stelle. Denn das Wort Hamm, so nach dem lateinischen hammo, bedeutet Anker oder auch gebogen. Wenn wir uns also den Verlauf des Rheins anschauen sehen wir, dass sich Hamm an einer gebogenen Stelle des Rheins befindet", weist der Heimatinteressierte auf die Bedeutung des Flusses schon bei der Namensgebung hin.

Kappes Hamm hat sich seinen ländlichen Charakter erhalten und ist heute bei jungen Familien beliebt.

Der Stadtteil Hamm war und ist ländlich geprägt. Seit dem 19. Jh. ist der Getreideanbau immer mehr zurückgegangen und hatte dem Gemüsebau Platz gemacht. Dieser stand damals schon in solcher Blüte, dass nicht nur Düsseldorf, sondern auch die Städte in der Umgebung größtenteils mit Hammer Gemüse versorgt wurden. Hauptsächlich waren es der Blumen- und Weißkohl, die hier prächtig gedeihten.

Zu jener Zeit sollen auch die in Hamm gezogenen dicken Bohnen infolge ihres besonderen Wohlgeschmacks in der Umgebung sehr beliebt gewesen sein. Infolge der Gebietsverluste der Hammer Bauern waren sie immer wieder gezwungen ihren Anbau zu kultivieren und zu verbessern, um so auch den holländischen Tiefstpreisen ein würdiger Konkurrent zu sein. Wichtig hierfür ist der gute leicht lehmige Boden in Hamm – eine Hinterlassenschaft zahlreicher Rheinhochwasser. Ihm ist es auch zu verdanken, dass die Bauern bis zu vier Ernten (oder noch mehr) im Jahr auf einem Acker haben können. Hamm wurde immer mehr zur Gemüsekammer Düsseldorfs und dessen Umgebung und war bekannt für hervorragende Qualität, wie der Hammer Spargel oder der Kappes, von dem Hamm auch den Spitznamen „Kappes Hamm" bekommen hat.

Seit den 70er Jahren sind aus den meisten Gemüsebauern Gärtner geworden, die sich mit dem Anbau von Zierpflanzen beschäftigen. Davon zeugen die vielen Gewächshäuser im Ort. Hamm hat sich seit dem, zusammen mit den Stadtteilen Volmerswerth und Flehe, zu einem der größten zusammenhängenden Gebiete für den Zierpflanzenanbau in Deutschland entwickelt.

Neben der Landwirtschaft war es schon immer der nahe Hafen, der den Menschen Arbeit und Brot gab.

Nicht verloren haben die Bürger ihre Geselligkeit. Vereine prägen den Alltag, sei es der Förderverein, der sich aus einer Bürgerinitiative aus der 600-Jahr-Feier herausbildete, oder die vielzähligen Sportvereine. Allem voran steht die mehr als 550 Jahre alte Schützenbruderschaft, der mehr als 450 aktive Mitglieder angehören. Jedes Jahr am ersten Septemberwochenende steht das ganze Dorf Kopf, wenn das auch über die Grenzen von Hamm bekannte Schützenfest gefeiert wird. Beliebt ist vor allem der große Fackelzug am Kirmes-Samstag, bei dem beleuchtete Mottowagen der einzelnen Schützenkompanien durch den Ort gezogen werden.

Aufgrund der zentralen Lage der Schule, sowie des Kindergartens wird Hamm immer beliebter bei jungen Familien. Die Uferlage am Rhein und der ländliche Charakter machen Hamm zu einem beliebten Naherholungsgebiet in direkter Nähe zum Medienhafen und der Düsseldorfer Altstadt.

Humor prägt die Nachbarschaft

Seit der Römerzeit lässt sich die Erfolgsgeschichte des Weins auf dem Rhein verfolgen. Über Jahrhunderte profitierten nicht nur die Produzenten und Händler davon: Für die Schiffer begann mit der Weinlese am Rhein und seinen Nebenflüssen das beste Geschäft im Jahr. Ein Überblick über die, alles andere als trockene, Seite der Geschichte der Rheinschifffahrt liefert am Sonntag, 3. März, ab 15 Uhr die Führung „Wein auf dem Rhein" im SchifffahrtMuseum der Landeshauptstadt Düsseldorf im Schlossturm am Altstadtufer.

Fast schon sprichwörtlich wird überregional das von rheinischem Witz geprägte Verhältnis der beiden rheinischen Nachbarstädte zitiert. Die Führung „Köln Düsseldorf – Eine Rivalität am und auf dem Rhein" am Sonntag, 17. März, wieder um 15 Uhr geht den Anfängen der nachbarschaftlichen Beziehungen nach und der Rolle, die der Rhein dabei gespielt hat.

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

Engagiert

Agrifirm hat das Naturprojekt „Florian macht Schule" 2012/13 an niedersächsischen Grundschulen gestartet. Ganz vorne mit dabei: Florian Vogelscheuche, der Naturbotschafter. Die Aktion richtet sich an Schüler der 2. und 3. Klassen und hat vor allen Dingen ein Ziel – das Bewusstsein für unsere Umwelt zu stärken. Dabei geht es nicht um die theoretische Vermittlung von Wissen. Vielmehr sollen die Kinder Flora und Fauna selbst entdecken : beim Besuch auf dem Bauernhof, beim Anlegen eines Gemüsegartens auf dem Schulhof, beim Ausflug in den Wald. http://www.agrifirm.de/Aktionen/Naturprojekt

Offen

Infos aus erster Hand? Die gibt es im TOTAL DRY Tagebuch, geführt von Landwirt Christoph Tenhaef aus Grefrath. Er berichtete 150 Tage hautnah von seinen Erfahrungen mit dem Fütterungskonzept für Trockensteher. Und hatte dabei vollkommen freie Hand, veröffentlichte seine Beobachtungen eins zu eins. Unter http://tagebuch.agrifirm-deutschland.de nachzulesen – und immer noch offen, um Beiträge zu kommentieren und zu kommunizieren.

Ausbildung

Innovative und zukunftsorientierte Fütterungskonzepte sind für Agrifirm der Schlüssel für eine erfolgreiche und nachhaltige Landwirtschaft. Rund fünf Millionen Euro investiert das Unternehmen jährlich in Forschung und Entwicklung mit dem Ziel der kontinuierlichen Optimierung der Futtermittel.

Neue Lösung für Landwirtschaft

Die Agrifirm Group startete vor anderthalb Jahren erfolgreich auch in Deutschland

Bekannt, geschätzt und weithin sichtbar: Agrifirm in Neuss

Seit Sommer 2011 gehört das weithin sichtbare Logo des Unternehmens Agrifirm im Hafen zum Bilder der Stadt Neuss. Doch ist das neue Unternehmen eigentlich gar nicht neu: Es ist der Zusammenschluss der Firmen Kofu Tiernahrung und der Stratmann GmbH. Und inzwischen hat sich auch gezeigt: Das Ziel der strategischen Zusammenführung von vorhandenen Kompetenzen und der Bündelung von Synergien für einen größeren Markterfolg wurde erreicht. Damit hat sich auch die Unternehmensaussage „Erfolg verbindet" bewahrheitet.

Und das auf mehreren Ebenen, wie Geschäftsführer Claus-Peter Wölpern erklärt. Denn Erfolg verbindet die Mitarbeiter mit dem Unternehmen. „Wir können nur dann erfolgreich im Markt bestehen, wenn wir als Team auftreten und ein Arbeitsumfeld schaffen, in dem Menschen gerne arbeiten, Leistung anerkannt und gefördert wird."

Erfolg verbindet Agrifirm auch mit den Kunden und Geschäftspartnern. „Zuverlässigkeit, Know-how und Qualität machen uns zu einem starken Partner, mit dem man gerne zusammenarbeitet. Beste Qualität, innovative Produkte, eine sehr hohe Beratungskompetenz, Präsenz vor Ort und Mitarbeiter, die die Sprache der Landwirte sprechen, deren Probleme verstehen und lösen verbinden uns mit unseren Kunden."

Die Agrifirm Group fungiert als Holding mit selbständigen, international operierenden Unternehmen in den Bereichen Viehzucht sowie Land- und Gartenbau. Mit mehr als 3.000 Mitarbeitern und einer Produktion von 4,3 Millionen Tonnen Mischfutter erzielte die Gruppe 2010 einen Umsatz von mehr als 2 Milliarden Euro. Die Geschäftsbereiche gliedern sich in Feed, Plant, Nebenprodukte, Spezialitäten, Dienstleistungen und Beteiligungen. Das Unternehmen ist zu 100 Prozent Eigentum der Landwirte – gewinnorientiert, aber mit einer langfristigen Vision. Wertgewinn für Kunden und Partner durch das Angebot von nachhaltigen und rentablen Konzepten ist die Mission von Agrifirm.

Mit vorzeigbarem Erfolg: Schon heute ist Agrifirm in den Niederlanden, Belgien, Deutschland, Polen, Frankreich, Spanien, Ungarn, der Ukraine und China aktiv.

Schnelle Wege

Der Standort im Neusser Hafen bietet für das Unternehmen Agrifirm zahlreiche Vorteile: Neben der Nähe zu den zahlreichen Mühlenbetrieben sind es die zahlreichen Logistikmöglichkeiten der Drehscheibe, die überzeugen. Denn nach Möglichkeit setzt Agrifirm auf die effektiven und umweltschonen Verkehrswege Schiene und Wasserstraße. Aber auch die Zusammenarbeit mit den Neuss Düsseldorfer Häfen sowie dem neuen Unternehmen RheinCargo funktioniere reibungslos. Sie übernehmen seit 2004 den Umschlag für Agrifirm.

Nachhaltiges Wachstum

Internationale Erfahrung und persönlicher Kontakt zu den Kunden

Agrifirm ist 2010 durch den Zusammenschluss der zwei niederländischen Genossenschaften Cehave Landbouwbelang und Agrifirm entstanden. Durch die Fusion von KOFU und Strahmann am 1. Juli 2011 ist ein Unternehmen entstanden, das als kompetenter Ansprechpartner in der Landwirtschaft allen Unterstützung und Lösungen anbieten kann.

Als Spezialist in den Bereichen Ackerbau, Viehzucht, Pflanzenschutz sowie Düngemittel sorgt Agrifirm Deutschland für ein nachhaltiges Wachstum in der Landwirtschaft. Mit der internationalen Erfahrung, den internationalen Produktionsstätten in Polen, den Niederlanden und Deutschland, engagierten und qualifizierten Mitarbeitern sowie einem herausragenden Service stehen die Zeichen auf Erfolg.

Garant für ein nachhaltiges Wachstum in der Landwirtschaft.

Fotos: Agrifirm Deutschland GmbH

Der Zusammenschluss von KOFU und Strahmann zur Agrifirm Deutschland GmbH bietet zahlreiche Vorteile. Angefangen bei einer wesentlich umfangreicheren Angebotspalette und der Lieferung aus einer Hand bis hin zu einem flächendeckenden Händlernetz für eine termingerechte und effektive Belieferung der Landwirtschaft mit allen Produkten. Dazu gehören natürlich auch Forschung und Entwicklung wie Pilotprojekte für neue Fütterungskonzepte im Agrifirm Innovation Center.

Bei allen Neuerungen hat sich aber eines nicht geändert: der enge, vertrauensvolle und persönliche Kontakt.

Kompetentes Logistiknetzwerk

Fotos: Contargo GmbH & Co. KG

Contargo organisiert den Transport von Containern ins Hinterland

Zum 3. Januar 2012 hatte das Unternehmen Contargo sechs Terminals von Wincanton übernommen und an drei weiteren Standorten Beteiligungen erworben – was nicht nur in der Fachpresse für Schlagzeilen gesorgt hatte.

Damit verfügt Contargo in Deutschland, den Niederlanden, Frankreich und der Schweiz über insgesamt 25 Containerterminals und beschäftigt 800 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Für Neuss bedeutete das auch einen Anteilseigner am Terminal Neuss Trimodal.

Mit einer Jahrestransportleistung von 1,6 Millionen TEU ist Contargo eines der marktführenden Container-Hinterlandlogistik-Netzwerke in Europa. Contargo integriert den Containerverkehr zwischen den Westhäfen, den deutschen Nordseehäfen und dem europäischen Hinterland. Das Netzwerk-Konzept von Contargo basiert auf drei Komponenten: eigene Terminals als Knotenpunkte, dazu eigene Transportlinien per Binnenschiff und Zug als Verbindungen sowie kompetente dezentrale und zentrale Customer Service Organisationen zur Auftragsabwicklung.

Diese Konzeption macht Contargo zum führenden Partner für Reeder, Spediteure und alle anderen Akteure entlang der intermodalen Logistikkette in Europa.

In den Terminals betreibt Contargo Container-Depots beziehungsweise Containerzwischenlager und bietet vielfältige Zusatzleistungen rund um den Container an. Dazu gehören unter anderem die lokale Zustellung von Containern per Lkw, Maintenance und Repair sowie Stuffing und Stripping.

Contargo verknüpft die systembedingten Vorteile der drei Transportmodi, Wasserstraße, Schiene und Straße zu einem integrierten Transportkonzept. Feste Routen und Fahrpläne sowie eine hohe Frequenz schaffen die Basis für schnelle, effiziente und verlässliche Containertransporte.

Für den schnellen und störungsfreien Durchsatz der Container sorgen durchgehende Abwicklungs- und IT-Prozesse.

Zentrale Lage

Durch die zentrale Lage in Europa, den Zugang zum Rhein, eine der verkehrsreichsten Wasserstraßen der Welt, und die Nähe zu den Westhäfen ist Neuss ein hervorragender Logistikstandort. Von hier aus organisiert Contargo Neuss trimodale Transportketten für alle gängigen Containergrößen.

Das Terminal verfügt über zwei Liegeplätze für Binnenschiffe und hat Anschluss an acht Bahngleise.

„Neben dem trimodalen Transport von Containern bieten wir unseren Kunden auch die Reparatur und Wartung der Transportbehälter an", so Leiter Heiko Neddermann.

Sicherheit

Für Contargo ist es selbstverständlich, höchste Sicherheitsniveaus in der täglichen Praxis für alle Partner einzuhalten und sich hier auch messen zu lassen – zum Beispiel im Rahmen der Befolgung der ADR 1.10 und ISPS-Vorschriften sowie durch freiwillige Einhaltung der Bestimmungen des C-TPAT.

Klarheit

Seit Beginn des Jahres gelten in allen Unternehmen der Contargo-Gruppe Neue Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB). Die Änderungen sollen zu noch mehr Transparenz und Klarheit beitragen und berücksichtigen Dienstleistungen an Containern, Wechselbrücken und anderem technischen Equipment umfassender als bisher.

Integriert

Contargo führt die Binnenschifffahrtsaktivitäten zukünftig unter dem Namen „Contargo Waterway Logistics". Die drei Binnenschifffahrtsunternehmen Contargo BV, Rhinecontainer BV und Transbox BV wurden am 31. Dezember 2012 verschmolzen. Damit wurde der Integrationsprozess abgeschlossen, der im Mai 2012 mit der vollständigen Übernahme der Rhinecontainer BV begonnen hatte.

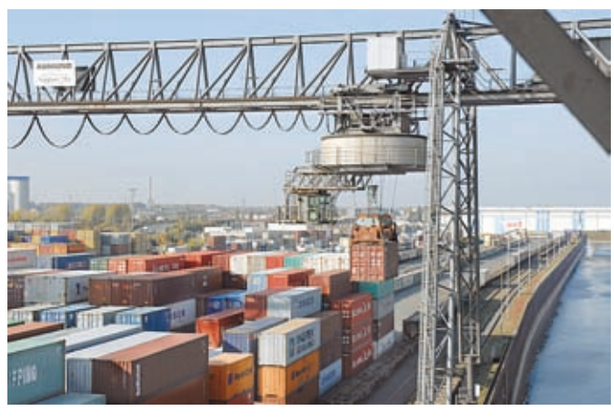
Damit sind nahezu alle Binnenschifffahrtsaktivitäten der Contargo in einer Firma zusammen gefasst und in das CONTARGO trimodal network integriert.

Aktivitäten gebündelt

Früh Chancen und Erfordernisse erkannt und umgesetzt

Contargo wurde 2004 von dem Logistikkonzern Rhenus AG & Co. KG gegründet. Contargo bündelte die Aktivitäten verschiedener Tochterunternehmen auf dem Gebiet der Container-Hinterlandlogistik und gehört heute in Europa zu den größten Anbietern dieser Art. Die Anfänge der Aktivitäten gehen zurück auf das Jahr 1976.

Einer der Contargo-Vorgänger war die Combined Container Service GmbH & Co. KG (CCS). Das Unternehmen gehörte zu den Pionieren des Containertransportes über die Binnenwasserstraßen und läutete mit seinem integrierten, intermodalen Dienstleistungspaket bestehend aus dem Transport der Container per Binnenschiff und Lkw und dem Umschlag an eigenen Terminals und weiteren Leistungen rund um den Transport eine neue Wachstumsphase in der Binnenschifffahrt ein.



1976 begründete die CCS in Ginsheim das erste Terminal, es folgten 1983 Ludwigshafen, 1986 Koblenz, 1995 Emmerich, 1996 Valenciennes, 1998 Frankfurt-Höchst, 1999 Aschaffenburg, 2000 Krefeld, 2004 Béthune. Das 1977 als Tochter der Hapag Lloyd gegründete Terminal der Unikai in Wörth wurde 2004 gemeinsam mit den Unikai Agenturen in Ottmarsheim und Strasbourg übernommen. Das 1985 erbaute Terminal der Alpina in Basel kam im Jahr 2001 mit der Übernahme der gesamten Aktivitäten der SRN Alpina-Gruppe hinzu.

Schnelle Lösung gefordert

Infrastruktur Thema des Parlamentarischen Abends des BÖB

Eindringlich warnte Präsident Rainer Schäfer vor den Finanzierungslücken im deutschen Verkehr.

Eine funktionierende Infrastruktur ist Grundvoraussetzung für den Standort Deutschland und dessen Wirtschaft. Das war unter den Teilnehmern des siebten Parlamentarischen Abends des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) völlig unstrittig. Auch die Politiker, die sich in Berlin der Diskussion „Getrennte Finanzierungskreisläufe auf dem Prüfstand" stellten, stimmten dem unisono zu – egal welche Partei sie zugehören. Ebenso unstrittig: Die bestehenden Verkehrswege werden seit langem nur noch auf Verzehr genutzt, von dem erforderlichen Ausbau ganz zu schweigen.

Rainer Schäfer, Präsident des BÖB: „Ohne eine ausreichende Finanzausstattung wird eine vernünftige Infrastruktur-Erhaltung und eine zukunftsfähige Infrastruktur-Entwicklung nicht mehr zielführend durchführbar sein. Das wir einen Ausbau dringend benötigen, um etwa die erwarteten Zuwächse im Güterverkehr zu bewältigen, liegt auf der Hand."

Weiter erklärte der Präsident, dass das, was auf der Straße funktioniert, bei anderen Verkehrsträgern sorgfältig abgewogen werden muss und nicht zwangsläufig bei allen Verkehrssystemen zum Erfolg führt. Für den Verkehrsträger Wasserstraße birgt ein getrennter Finanzierungskreislauf größte Risiken. Der BÖB ist daher gegen getrennte Finanzierungskreisläufe und präferiert eine Fondlösung, die sowohl aus Nutzer bezogenen als auch aus Haushaltsmitteln eine zukunftsfähige Wasserstraßeninfrastruktur sicherstellt.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (BMVBS) gab im Rahmen des Parlamentarischen Abends zu bedenken, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für den laufenden Verkehrswegeplan schon jetzt nicht ausreichen. „Wir müssen bei 15 Milliarden Euro landen, die wir mindestens brauchen – nur beim Bund. Aber, wir dürfen nicht nur den Bund sehen, sondern müssen auch die Kommunen und Länder betrachten. Ich denke, dass wir eine Akzeptanz für die Nutzerfinanzierung nur auf der Straße erreichen", so Ferlemann in der Podiumsdiskussion. Auch er meint, dass ein Finanzierungskreislauf Wasserstraße nicht einfach ist.

Als Resümee kann man festhalten: Alle Diskutanten waren sich in einem Punkt einig – mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis und eine entscheidende Voraussetzung für das Funktionieren unserer Wirtschaft und Gesellschaft. Das Finanzierungsproblem muss schnell gelöst werden, bevor die Verkehrsinfrastruktur ernsthaft Schaden nimmt.

Regionen nicht abkoppeln

Rheinland-Pfalz ist in besonderer Weise den Wasserstraßen und Häfen verbunden

Gastgeber des Parlamentarischen Abends war das Land Rheinland-Pfalz. Ein Bundesland, das in besonderer Weise der Binnenschifffahrt verbunden ist, wie Staatsministerin Margit Conrad von der Landesvertretung betonte. „Die Zukunft der Bundeswasserstraßen und Schifffahrt ist mit der Zukunft des Landes engstens verbunden. Das hängt nicht nur damit zusammen, dass wir 650 Kilometer Bundeswasserstraßen haben oder mit dem Rhein die transportstärkste Bundeswasserstraße. Das hängt auch damit zusammen, dass wir ein sehr attraktiver Industriestandort sind, der extrem abhängig ist von einer funktionierenden öffentlichen Infrastruktur und erst recht von leistungsfähigen und kapazitätsstarken Binnenwasserstraßen.

Die Staatsministerin mahnte für die Zukunft der Transportwege eine nachhaltige Entwicklung an. Und das Binnenschiff sei ein nachhaltiger und ökologischer Transportweg, der über enorme Zuwachspotenziale verfüge. „Dies ist in Rheinland-Pfalz auch bekannt und wir möchten diese Potenziale auch schöpfen."

V.l.nr.: Staatssekretärin Margit Conrad, Staatssekretär Enak Ferlemann, Präsident Rainer Schäfer und Moderator Prof. Gerd Aberle im Gespräch während des Parlamentarischen Abends des BÖB.

Fotos: BÖB - Henning Schacht, berlinpressphoto.de

Zum einen im Interesse der Anlieger, aber auch im Wissen um die Relevanz der Logistikzentren, die das Land in seinen zwölf öffentlichen Binnenhäfen habe. Auch deren Weiterentwicklung sei eine ganz wichtige Verbindungs- und Infrastrukturmaßnahme. Von ihnen als „connecting systems" seien nicht zuletzt die rund 100.000 Arbeitsplätze in der Logistikwirtschaft abhängig. „Entsprechend haben wir ein herausragendes Interesse daran, dass wir diese auch öffentliche Infrastruktur in Zukunft weiter entwickeln."

Aber auch über die Landesgrenzen habe diese Infrastruktur eine wichtige Aufgabe, ergänzte Margit Conrad in Hinblick auf die Entwicklung der europäischen Güterverkehre. Voraussetzung sei jedoch eine gesicherte Finanzierung mit einer guten Grundlage.

Ein besonderes Thema in Rheinland-Pfalz sei der Ausbau der Moselschleusen und die Erhöhung der Kapazität auf der Wasserstraße. Ein Anliegen, das das Bundesland mit seinen Nachbarn Saarland und Luxemburg eine. Es vergehe kein Treffen der Verkehrsminister, ohne dass nicht auf die besondere Bedeutung hingewiesen würde, „denn die Entwicklung der Regionen ist davon abhängig. Wir möchten nicht abgekoppelt werden und wir wissen auch, dass die Anlieger und Regionen nicht abgekoppelt werden wollen", so die Staatssekretärin.

Eine Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur allein über Gebühren nannte sie wenig überzeugend, auch vor dem Hintergrund des Wettbewerbes der Verkehrsträger.

Foto: BÖB – Henning Schacht, berlinpressphoto.de

Jeder Euro Investition in die Verkehrsinfrastruktur zahlt sich am Ende der Tage mehrfach wieder aus und nutzt dem Standort Deutschland.

Mehr Aufmerksamkeit für Verkehr

Parlamentarier diskutierten engagiert – Effizienz und Transparenz gefordert

Bartholomäus Kalb vertrat auf dem Podium des Parlamentarischen Abends des BÖB die Position der Haushälter im Deutschen Bundestag: „Die Haushälter sehen, dass der Infrastruktur mehr Aufmerksamkeit zukommen muss. Es wird in der nächsten Periode klare Antworten dazu geben müssen, dass wir auf diesem Niveau nicht weitermachen können und mehr investieren müssen, denn Infrastruktur ist immer noch ein positiver Standortfaktor, den es gilt zu erhalten."

„Das einfachste Instrument wäre die Erhöhung der Mineralölsteuer", so Gustav Herzog in der Diskussion. Er gab dabei zu bedenken, dass es in der Vergangenheit immer wieder einen heftigen Verteilungskampf gab, in dem sich der Verkehrsbereich nicht so gut „geschlagen" hat, obwohl Infrastruktur für alle ein wichtiges Gut darstellt. Er sprach sich auf dem Podium sehr deutlich für eine integrierte Verkehrspolitik aus.

Dr. Anton Hofreiter in seiner Funktion als Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag meinte: „Wir sind uns alle einig, dass wir mehr Geld brauchen. Wir haben ein ganz massives Problem bei uns selbst und müssen effizienter werden. Wir haben ein verblüffend ineffizientes System errichtet." Laut Torsten Staffeldt, wäre es der Idealfall „wenn wir effizienter und transparenter werden könnten". Der Abgeordnete denkt, dass eine Akzeptanz für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen erreicht werden kann, wenn die Bemautung ausschließlich den Verkehrsträgern zugute kommt. Er machte aber auch deutlich, dass es bei der Wasserstraße nicht gehen wird, weil es schwer ist, die notwendigen Mittel zu generieren.

Staffeldt plädierte in diesem Zusammenhang für die Abschaffung der Kanalgebühren und will die Engpässe identifizieren. „Priorisieren ist hier die einzige Möglichkeit. Wir müssen uns die Planungs- und Planfeststellungsverfahren genau anschauen, damit wir schnellere und günstigere Verfahren erreichen können."

Einen anderen Ansatz verfolgte Herbert Behrens. Er ist der Ansicht, dass die drei Verkehrsträger, Wasserstraße, Schiene und Straße, als Netz betrachtet werden müssen.

Franz J. Reindl, der als BÖB-Präsidiumsmitglied die Binnenhäfen auf dem Podium vertrat, mahnte deutlich an, dass es aus seiner Sicht im Rahmen dieser Diskussion deutlicher möglich sein muss, die bestehende Notsituation klar darzustellen. „Wir haben wenig Zeit. Jeder Euro der heute nicht ausgegeben wird ist morgen nur noch die Hälfte wert. Wir müssen Maßnahmen nicht als Kosten, sondern als Investitionen mit einem Return of Invest darstellen. Wenn ich 10 Milliarden Euro im Jahr mehr investiere und dadurch deutlich mehr zurück erhalte, würde kein Unternehmen keine Sekunde zögern."

Auch Seehäfen beklagen Mängel

Schleswig-Holsteinische Standorte halten Kurs auf Richtung Zukunft

Auf dem vierten Maritimen Frühstück in Berlin betonte Gastredner Reinhard Meyer, Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein, die Bedeutung und das Potential der maritimen Wirtschaft. Im Fokus der Veranstaltung des Gesamtverbands Schleswig-Holsteinischer Häfen (GvSH) und der IHK Schleswig-Holstein lagen insbesondere der Ausbau der Infrastruktur und Hinterlandanbindungen, die Chancen der Offshore-Windenergiebranche Schleswig-Holsteins sowie der ab 2015 geltende Schwefel-Grenzwert für die Seeschifffahrt.

Nach Angaben des GvSH haben die Häfen in Schleswig-Holstein im Jahr 2012 über 50 Millionen Tonnen Ladung umgeschlagen. Im Vergleich zum Jahr 2011 konnte somit erneut eine Steigerung der Umschlagsmenge von über zwei Prozent verzeichnet werden. Zusätzlich fertigten die Häfen ca. 15 Millionen Passagiere ab und sicherten dabei rund 50.000 Arbeitsplätze. Nach den Worten des Ministers leisten die Häfen damit einen wichtigen Beitrag zu Wertschöpfung und Beschäftigung. „Um die Leistungsfähigkeit der schleswig-holsteinischen Häfen zu festigen und weiter auszubauen, ist der Nord-Ostsee-Kanal als Verkehrsader unabdingbar.

V.l.n.r.: Frank Schnabel, Minister Reinhard Meyer und Christoph Andreas Leicht.

Die Gastgeber Frank Schnabel, Vorstandsvorsitzender des Gesamtverbandes Schleswig-Holsteinischer Häfen, sowie Christoph Andreas Leicht, Präsident der IHK Schleswig-Holstein, verliehen der Notwendigkeit zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Nachdruck und hoben die Bedeutung der Hafenstandorte hervor. Die Häfen seien Deutschlands nördlichste Drehscheibe für die Verkehrsströme in alle Welt. Ist ihre reibungslose Anbindung nicht gewährleistet, zeigten sich die Auswirkungen auch jenseits von Schleswig-Holstein.

Variante A ist eine „Mogelpackung"

Schifffahrtsverband bescheinigt Ministerpräsident Seehofer „Fehlentscheidung"

Die Nachricht, dass Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer den 69 km langen Streckenabschnitt an der Donau zwischen Straubing und Vilshofen ohne stauregelnde Maßnahmen ausbauen will, löst im Binnenschifffahrtsgewerbe große Enttäuschung und Unverständnis aus. „Nur der Ausbau der Donau mittels eines Schlauchwehrs am Eingang der sogenannten Mühlhamer Schleife und ein Schleusenkanal zur Umgehung dieser Mühlhamer Schleife bringt den erwarteten und inzwischen auch gutachterlich bestätigten Nutzen für die verladende Wirtschaft, die den besonders umweltfreundlichen Transport mit dem Binnenschiff will. Nur in dieser Ausbauvariante namens C 2.80 lässt sich die für die Schifffahrt notwendige Abladetiefe von 2,50 Metern an mindestens 301 Tagen im Jahr erzielen", erklärt Georg Hötte, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Binnenschiffahrt e. V. (BDB).

Foto: bayernhafen Gruppe

Der Ausbau der Donau ist nicht nur für die bayerischen Häfen und Unternehmen von Wichtigkeit.

Rein flussregelnde Maßnahmen, für die sich Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer CSU-intern offenbar bereits entschieden hat, können diesen Nutzen nicht herstellen, da hiermit nur an 200 Tagen im Jahr die Abladetiefe von 2,50 Metern erzielt wird. Entgegen anders lautender Berichte stellen diese als Variante A bezeichneten, rein flussregelnden Maßnahmen keineswegs einen „sanften", das heißt umweltfreundlicheren Ausbau der Donau dar: Bestehende Bauwerke werden hier erweitert und zusätzliche Bauwerke werden errichtet werden müssen, um eine größere Wassertiefe zu erzielen. Auf die geplante Renaturierung der ökologisch besonders wertvollen Mühlhamer Schleife wird in dieser Ausbauvariante zudem komplett verzichtet. Und: Die Unfallträchtigkeit an der Donau wird in der Variante A ebenfalls nicht beseitigt, so dass das erhöhte Havarierisiko bestehen bleibt.

„Diese aus rein wahltaktischen Gründen getroffene Entscheidung zum Ausbau in der Variante A ist eine Mogelpackung. Die Variante A stellt nach Erkenntnis der seitens EU kofinanzierten Studie einen schweren Eingriff in die Natur dar!", erklärt BDB-Vizepräsident Dr. Gunther Jaegers.

Seit Jahren diskutiert

Ausbau der Donau spaltet Anreiner – untragbares Nadelöhr

Foto: WSA Regensburg

Schifffahrt und Natur müssen sich nicht ausschließen – auch nicht an der Donau.

Seit rund 50 Jahren ist der Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen geplant. Diese Maßnahme zur Verbesserung der Schifffahrtverhältnisse hat immer wieder für intensive Diskussionen gesorgt. Befürworter des Ausbaus haben vor allem die verkehrswirtschaftlichen Vorteile im Blick, wohingegen für die Gegner des Projektes die größtmögliche Erhaltung des letzten noch nicht gestauten Abschnittes der Donau im Vordergrund steht.

Der Bund und das Land Bayern haben sich auf eine Prüfung der Varianten A – flussregelnder Ausbau – und C 2,80 – flussregelnder Ausbau mit einem Stauwehr bei Aicha und einer Schleuse mit Schleusenkanal – verständigt. Bei dem Stauwehr der Variante C 2,80 handelt es sich um ein stauendes Querbauwerk, das im Unterschied zu den bestehenden Staustufen an der Donau eine deutlich geringere Stauhöhe aufweist und selbst bei geringen Abflüssen ständig überströmt wird, da keine Wasserkraftnutzung erfolgt. Dabei werden circa 98 Prozent des bestehenden Abflusses weiterhin durch die Mühlhamer Schleife fließen. Da die Planungen vorsehen, dass die Schiffe außerhalb der Mühlhamer Schleife durch eine Schleuse mit einem Schleusenkanal fahren, würde somit die Mühlhamer Schleife mit ihrem Wasserdargebot für eine weitere ökologische Entwicklung zur Verfügung stehen.

Entsprechend dem üblichen methodischen Vorgehen bei Untersuchungen von Verkehrsinfrastrukturausbauten wird zum Vergleich durchgehend auch der „Ist-Zustand" (sogenannte „Null-Variante", das heißt ohne Ausbau) untersucht. Dieser ist stets Bezugspunkt für den Vergleich und die Bewertung von Auswirkungen der Ausbauvarianten A und C 2,80.

Die Untersuchungen der Varianten A und C 2,80 wurden seit Ende 2009 – ergebnisoffen – in Planfeststellungstiefe durchgeführt und bis Ende 2012 abgeschlossen. Alle Abschlussberichte mit den dazugehörigen Anlagen stehen der Öffentlichkeit zur Verfügung. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für eine politische Entscheidung und die anschließenden Verwaltungsverfahren.

Ausführliche Informationen zu dem Thema hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung auf der Seite http://www.donauausbau.wsv.de/hintergrund/index.html zusammen gestellt. Einen anschaulichen Überblick über das Thema geben die dort zu findenden, von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Süd erstellten Informationsfilme, eine Broschüre sowie eine Faltblattreihe.

Attraktive Architektur

Kraftwerk Lausward setzt auch gestalterisch Maßstäbe

Im Düsseldorfer Hafen entsteht derzeit Großes: Ab 2016 wird das zurzeit weltweit modernste Erdgaskraftwerk die Landeshauptstadt klimaschonend mit Strom und Fernwärme versorgen und einen erheblichen Beitrag zur Versorgungssicherheit in der Region leisten. Und das in einer Gestaltung, die ebenfalls weltweit Maßstäbe für Industriedesign und –architektur setzen wird.

„Es entsteht ein Kraftwerk für die Energiewende, ein Kraftwerk für Düsseldorf. Und ein Kraftwerk, das in jeder Hinsicht auf den Standort Düsseldorf zugeschnitten ist", freut sich Dr. Udo Brockmeier, Vorstandsvorsitzender der Stadtwerke Düsseldorf. „Ich denke, dass wir eine Meisterleistung erreichen werden, eine funktionale Einheit, die dem Standort und der ganzen Stadt ein neues Gesicht gibt."

Damit das ambitionierte Projekt entsprechend seiner exponierten Lage ein attraktives „Gesicht" erhält, haben die Stadtwerke Düsseldorf gemeinsam mit der Landeshauptstadt Düsseldorf einen europaweiten Wettbewerb für die Außengestaltung des Kraftwerks ausgeschrieben. Rund 40 Beiträge wurden eingereicht und von einer Jury bewertet. Der Gewinner: das Aachener Architekturbüro kadawittfeldarchitektur.

Nach ihren Plänen wird die Fassade aus Stahlrahmen den unterschiedlichen Gebäudeteilen des neuen Kraftwerks ein gemeinsames „Kleid" verleihen. Die einzelnen Rahmen passen sich in Höhe und Breite an die dahinterliegenden technischen Anlagen an und reagieren damit sehr flexibel auf die Strukturen im Inneren. Die zwischen den Rahmen entstehenden Fugen erzeugen im Wechselspiel mit den geschlossenen Rahmen eine ‚Skyline'-artige und Identität stiftende Silhouette. Dank der nachts beleuchteten Fugen ist das neue, moderne Erdgaskraftwerk auch bei Dunkelheit sichtbar.

„Es war unser Ziel, dem Kraftwerk auch eine attraktive Architektur zur Seite zu stellen. Nicht nur was im Inneren geschieht ist für uns interessant", erläutert Rainer Pennekamp, Vorstandsmitglied der Stadtwerke Düsseldorf. „Das Kraftwerk sollte auch Ausdruck unserer Modernität sein, die wir mitbringen und der wir uns verpflichtet fühlen."

Das abschließende und größte Rahmenelement im Nordosten der Anlage bildet das sogenannte „Stadtfenster", das dann den Kraftwerks-Schornstein – den Hochpunkt der Anlage – einhüllt. Mit einem Aufzug werden Besucher auch auf eine Aussichtsplattform in 45 Meter Höhe gelangen, von wo aus geführte Gruppen durch die verglaste Fassade nach Süden über die Anlage und nördlich in Richtung Düsseldorfer Stadtzentrum blicken können – und natürlich auch auf interessante Eindrücke und Ansichten des erfolgreichen Wirtschaftshafens, der sich dann zu Füßen der staunenden Besucher erstreckt.

Ab Sommer 2014 wird mit dem Bau der Fassaden für die Kraftwerksgebäude begonnen.

Foto: Stadtwerke Düsseldorf AG/ kadawittfeldarchitektur

Die geplante Fassade des Kraftwerkes Lausward beeindruckt.

Flinke Forellen finden nur wenig Lebensraum

Der beliebte Speisefisch benötigt naturnahe und durchgängige Fließgewässer um weiter zu überleben

Der Verband Deutscher Sportfischer (VDSF) hat mit dem Deutschen Angler Verband (DAV), dem Bundesamt für Naturschutz (BfN), dem Verband Deutscher Sporttaucher (VDST) und dem Österreichischen Kuratorium für Fischerei und Gewässerschutz (ÖKF) die Forelle zum Fisch des Jahres 2013 gewählt.

Die zur Familie der Lachsfische (Salmonidae) zählende Forelle gehört wohl zu den bekanntesten heimischen Fischarten. Je nach Lebensweise unterscheidet man drei verschiedene Formen der gleichen Art: Die Bachforelle, die in der Regel ständig in Fließgewässern lebt, die Seeforelle, die in Süßwasserseen vorkommt, zum Laichen aber in die Zuflüsse aufsteigt, und die Meerforelle, die einen Teil ihres Lebens im Salzwasser verbringt und in Lebensweise und Verhalten dem atlantischen Lachs ähnlich ist. Im Meer hält sie sich bevorzugt in Küstennähe auf und steigt zum Laichen in Flüsse bis hin zu kleinen Bächen auf. Auf der Basis neuerer Erkenntnisse wird auch die These dreier Arten diskutiert.

Foto: Verband Deutscher Sportfischer e. V./A. Hartl

Je nach Lebensraum in den verschiedenen Gewässern entwickeln sich diese Fische unterschiedlich in Größe und Färbung und weiteren Merkmalen. Ausgewachsene Meer- und Seeforellen erreichen, im Gegensatz zu der verhältnismäßig kleinen Bachforelle (20-60 cm und 0,5-2 kg), meist eine Länge von 80–100 cm und ein Gewicht von 10-15 kg. Die drei Ökotypen sind problemlos kreuzungsfähig.

Forellen haben einen spindelförmigen, seitlich nur mäßig abgeflachten Körper. Der Kopf ist relativ groß. Das endständige Maul reicht bis hinter das Auge und weist kräftige Zähne auf. Die Färbung der Forellen ist äußerst vielfältig und variiert sowohl zwischen den drei Formen der Forelle als auch zwischen einzelnen Populationen eines Ökotyps. Bachforellen haben eine gelbliche Grundfärbung und einen dunkel bräunlichen Rücken. Sie weisen meist rote, hell umrandete Tupfen auf. Dieses Merkmal unterscheidet sie von den See- und den Meerforellen, deren Schuppenkleid silbrig glänzt und mit Flecken übersät ist.

Vorbereitung macht sich bezahlt

Die Eisenbahn der RheinCargo fährt Dank bester Vorbereitung auf der Erfolgsspur

Einen erfolgreichen Start kann auch die Eisenbahn des neuen Unternehmens RheinCargo vorweisen: „Wir sind ein Anbieter der deutlich mehr leisten kann als von A nach B zu fahren – sonst wären wir nicht in dieser Größenordnung tätig", nennt Paul Schumacher, Bereichsleiter Eisenbahnlogistik den Grund. Beide Ursprungsunternehmen, Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) und Neusser Eisenbahn (NE), haben in den vergangenen Jahren sukzessive ein weitreichendes Netzwerk aufgebaut, das RheinCargo heute nutzt. Dieses zeichnet sich aber nicht nur durch über die nationalen Grenzen reichenden Verbindungen aus, sondern zudem durch eine sehr kurze Reaktionszeit und höchste Flexibilität.

Genau die Qualität, die die Kunden heute für ihre Versorgungssicherheit erwarten. Besonders Auftraggeber aus den Bereichen Mineralöl, chemische Produkte, Braunkohlenstaub, Automobiltransporte, kombinierter Verkehr und neuerdings in einem sehr

Die Eisenbahn ist eine wichtige Säule des RheinCargo-Erfolges.

großen Volumen Importkohle verlassen sich auf RheinCargo. Das hat sich im Gegenzug auf deren Anforderungen gerne eingestellt.

Als ein Beispiel nennt Schumacher die Waggons. War es beinahe 100 Jahre lang üblich, dass der Kunde meist die zu befördernden Güter in den entsprechenden Waggons bereit stellte (oder nur die Staatsbahn als einzigen Anbieter besaß) und „nur" Lok-Traktion, Trassennutzung und Abwicklung nachfragte, bietet RheinCargo heute vor allem im Kohlenbereich und Kombinierten Verkehr bei Bedarf auch an, die entsprechenden Güterwaggons zu stellen. Also die gesamte Transportkette aus einer kompetenten Hand.

„Im Vergleich zu einst haben wir heute einen ganz anderen, einen ganzheitlichen Ansatz: Wir müssen als mittelständisches Eisenbahnunternehmen alle Dienstleistungen und Möglichkeiten im Rahmen einer gesamtheitlichen Transportkette anbieten, auch ohne dass wir schon einen Verkehr haben." Dazu hat RheinCargo den Markt seit einigen Jahren genau beobachtet und analysiert. Das Ergebnis: Im Mineralölbereich nutzen die Kunden eigene Waggons, hier kann RheinCargo durch hohe Flexibilität und sehr kurze Reaktionszeiten ein sehr großes Volumen erreichen. Im Kombinierten Verkehr ist man gut aufgestellt, möchte aber insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr zusätzliche Transporte gewinnen. „Im Kohlebereich haben wir vor drei Jahren festgestellt, dass wir einen anderen Ansatz wählen müssen, wir Ressourcen zur Verfügung stellen müssen."

Die Fachleute entwickelten Betriebskonzepte, das den Anforderungen sowohl der Import- als auch der Inlandskohle Rechnung trägt. Mit Erfolg: Vor drei Jahren gelang es der HGK, einen Auftrag über 700.000 Tonnen zu gewinnen. Und die Chance zu beweisen, dass die Mannschaft in diesem Segment eine gute Qualität abliefern kann.

Gleichzeitig sprachen die Eisenbahner verschiedene europäische Waggonlieferanten an. Im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens wurden vier Lieferanten gefunden, die insgesamt circa 500 Wagen nicht nur entsprechend den Anforderungen liefern konnten, sondern auch bereit waren, das Risiko mit zu tragen. Parallel begann die HGK, die entsprechende Personalentwicklung zu forcieren, geeignete Mitarbeiter und Kooperationspartner sowohl in den Niederlanden als auch in Deutschland zu finden und entsprechend den besonderen Anforderungen aus- und weiterzubilden. „Der europaweite Transport von Massengütern wie Kohle entwickelt sich neben dem Gefahrgut- und Mineralöltransport zum Hauptstandbein unseres Unternehmens. Wir wollen und werden in diesen Geschäftsfeldern auch in den kommenden Jahren einen klaren Wachstumskurs einschlagen. Dafür investieren wir in Material und Personal", so Geschäftsführer Horst Leonhardt.

Paris, München und Köln

Fachleute diskutieren mit über die Zukunft der Eisenbahnverkehre im Europa

Um die zahlreichen Möglichkeiten und vielfältigen Dienstleistungen des neuen Hafenverbundes RheinCargo möglichst vielen Kunden vor zu stellen, besuchen die Mitarbeiter 2013 drei große Veranstaltungen: Bereits Ende Januar waren die HGK und RheinCargo Gast beim BME-/VDV-Forum Schienengüterverkehr in Köln und diskutierten über Lösungen für die Zukunft für Eisenbahn und Logistik. „Im Fokus standen dabei die voraussichtliche Zunahme der Verkehre vom Rheinland und der Nordseehäfen, die gerade bei Massengutverkehren eine wichtige Rolle in den Strategien der RheinCargo spielen", so Pressesprecher Dr. Jan Zeese.

Fotos: RheinCargo

In Paris besucht das Team das SITL Europe (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique), einen der führenden europäischen Marktplätze für Transport und Logistik. Die Messe bietet nationalen und internationalen Fachleuten und Entscheidungsträgern der Branche die Möglichkeit, sich einen Überblick über die aktuellen Produkte und Dienstleistungen zu verschaffen.

„Dort präsentieren wir mit einem kleinen Team und extra für den französischen Markt die europäischen Angebote der RheinCargo", lädt Zeese alle Interessenten zu einem Besuch ein.

Höhepunkt des Jahres wird aber auf jeden Fall der Besuch der „transport logistik". Die internationale Leitmesse der Logistikbranche öffnet alle zwei Jahre ihre Türen in der bayerischen Landeshauptstadt: „In München präsentieren wir uns in direkter Nachbarschaft zum BöB und zur HTAG. Dort werden wir zum ersten Mal das ganze Spektrum unserer Leistungen und Angebote darstellen".

Die positive Entwicklung weiter beflügeln

Ralf Schopp ist der Leiter Hafenbetrieb in Krefeld – hervorragende Möglichkeiten und Umfeld bestens nutzen

Von seinem neuen Büro hat Ralf Schopp eine Aussicht, um den ihn nicht nur viele Krefelder beneiden: An der Hafenspitze blickt er nicht nur auf den großen Fluss, sondern auch auf die Einfahrt zum Hafen.

Allerdings blieb ihm seit seinem Einzug Mitte letzten Jahres selten mehr als ein kurzer Moment, um den Blick schweifen zu lassen. Denn die gesamte Kai-Anlage, die sich parallel zum Rhein erstreckt sowie das Hafenbecken, sind nun sein Verantwortungsbereich, seit er der neue Leiter Hafenbetrieb in der Seidenstadt ist. „Meine Aufgabe ist es dafür zu sorgen, dass die operative Arbeit im Hafen funktioniert", bringt es der 52-jährige gewohnt prägnant auf den Punkt. Hinter dem kurzen Satz verbirgt sich eine umfangreiche Arbeitsplatzbeschreibung: Schopp erstellt mit Unterstützung der Hafenmeister die Personaleinsatzpläne, zeichnet für den Vertrieb ebenso wie die interne Organisation des eigenen Bereiches und der Krantechnik verantwortlich. Bei diesen Aufgaben kannn er auf ein gutes Team von Mitarbeitern bauen.

Ein durchaus vielfältiges Aufgabengebiet. Noch dazu, weil sich der Hafen seit 2008 in einem stetigen Aufwärtstrend befindet. Und der soll noch verstärkt werden: „Meine beiden Hauptaufgaben sind derzeit der Vertrieb und die zukünftige Neuaufstellung". Denn der Hafen möchte zukünftig noch mehr Eigenleistung im Bereich Umschlag anbieten. Und das bedeutet für Schopp neue Kunden anzusprechen und zu gewinnen. Gleichzeitig muss und will er vor Ort auch die Möglichkeiten schaffen, diese Umschläge zu realisieren. Also vorhandene Möglichkeiten optimal zu nutzen und gegebenenfalls in Zukunft zusätzliche Kapazitäten zu schaffen.

Kunden kann er dabei zahlreiche Argumente für ein Engagement in Krefeld liefern, der Standort birgt eine Menge Potenzial. Etwa Flächen im Hafen oder gut angebunden im Umfeld, die für Lager- und Umschlagsaktivitäten genutzt oder ausgebaut werden könnten. Und das in einer äußerst attraktiven Region, was Industrie und Handel angeht. Zudem kann die Mannschaft wenn gewünscht Gesamtpakete anbieten, etwa mit der eigenen Eisenbahn und im Verbund mit dem Netzwerk der „RheinCargo". „Da erschließen sich auch für uns ganz andere Möglichkeiten, die wir im Sinne unserer Kunden nutzen wollen."

„Ich freue mich auf diese neue Aufgabe", meint denn auch der ausgewiesene Optimist. Und er geht davon aus, dass er seine langjährigen logistischen Erfahrungen in den Bereichen Massengut und Containerverkehre erfolgsversprechend einbringen kann.

Umweltzone ausgedehnt

Düsseldorf hat weite Teile der Stadt für „Stinker" gesperrt

Weite Teile des Zentrums der Landeshauptstadt werden nun durch eine Umweltzone geschützt.

Eine zusammenhängende, großräumige Umweltzone hat die Stadt Düsseldorf seit dem 1. Februar eingerichtet. Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 1 und 2, also solche ohne beziehungsweise mit roter Plakette, dürfen nicht in die Umweltzone einfahren. Sie umfasst nach der Erweiterung weite Teile des Stadtzentrums. Die Autobahnen bleiben zur Sicherung des Durchgangsverkehrs von den Verkehrsverboten weiterhin ausgenommen.

Die Notwendigkeit der Ausweitung der Düsseldorfer Umweltzone ergibt sich im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Düsseldorf. Durch die Bezirksregierung Düsseldorf wurde die Notwendigkeit zusätzlicher Handlungen zur Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte festgestellt. Der neue Zuschnitt orientiert sich an den messtechnisch sowie rechnerisch ermittelten Belastungsschwerpunkten im Stadtgebiet für Feinstaub (PM10) und besonders auch für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2).

Wie es in der bisher geltenden Umweltzone schon der Fall ist, werden Fahrzeuge, die im Rahmen der Überwachung ohne oder mit ungültiger Plakette angetroffen werden, durch Polizei und die Außendienstkräfte des Ordnungsamtes erfasst. Dies wird auch in der erweiterten Umweltzone – sobald diese in Kraft ist – der Fall sein. Eine „Übergangsfrist" ist nicht vorgesehen.

Und auch das ist schon klar: Mit Wirkung ab dem 1. Juli 2014 wird das Einfahrtverbot in die Umweltzone Düsseldorf auf Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 3 – Fahrzeuge mit gelber Plakette – ausgedehnt. Dieser Schritt wird zeitgleich mit 13 Ruhrgebietsstädten vollzogen.

In Fällen wirtschaftlicher und sozialer Härte können für bestimmte Fahrtzwecke vom Straßenverkehrsamt Ausnahmegenehmigungen zum Befahren der Umweltzone erteilt werden. Voraussetzung ist jedoch in allen Fällen, dass das Fahrzeug vor dem 1. Januar 2008 auf die Fahrzeughalterin oder den Fahrzeughalter zugelassen wurde, es nicht nachgerüstet werden kann, für den beantragten Fahrtzweck kein anderes Fahrzeug zur Verfügung steht und eine Ersatzbeschaffung wirtschaftlich nicht zumutbar ist.

Weitere Ausnahmen sind für Anwohner und Gewerbetreibende des ab dem 1. Februar 2013 neu zur Umweltzone hinzugekommenden Gebietes vorgesehen. Auch für bestimmte Gruppen von Schwerbehinderten und Besitzer von Sonderkraftfahrzeugen wie zum Beispiel, Schwertransporte oder Schaustellerfahrzeuge sind Ausnahmen möglich. Für Unternehmen gibt es eine spezielle Fuhrparkregelung.

Der Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung und weitere Informationen sind im Internet unter www.duesseldorf.de/kfz/feinstaub.

Rotterdam und Amsterdam legen leicht zu

Leichtes Wachstum: ARA-Häfen gehen nach zufriedenstellenden 2012 verhalten optimistisch in das neue Jahr

Auf einem hohen Niveau haben sich die Benelux-Seehäfen im vergangenen Jahr trotz einer herausfordernden Wirtschaftslage stabilisiert. Während Antwerpen leichte Rückgänge verzeichnen mussten legten Rotterdam und Amsterdam leicht zu.

Trotz der angespannten Wirtschaftslage konnte der Rotterdamer Hafen 2012 beim Güterumschlag eine Zunahme von 1,7 Prozent verzeichnen. Insgesamt passierten 442 Mio. t Güter den Hafen. „Trotz des begrenzten Wachstums liegt dennoch wieder ein Rekord für Rotterdam vor", freut sich Hans Smits, Generaldirektor der Port of Rotterdam Authority. Beim Umschlag von Containern gab es 2012 einen leichten Anstieg, insbesondere bedingt durch den Export. Beim Marktsegment Trockenmassengut sorgte die rückläufige Stahlproduktion in Europa insbesondere bei Erzen für einen geringeren Umschlag. Diese Entwicklung wurde durch das Wachstum beim flüssigen Massengut mehr als wettgemacht: Vor allem beim Rohöl und bei Ölprodukten war ein höherer Umschlag feststellbar. In dieser letzten Kategorie gab es in den vergangenen zehn Jahren sogar eine Verdreifachung. Smits: „Daraus lässt sich ersehen, dass Rotterdam immer mehr zu einer Drehscheibe für den Welthandel wird. Das trägt dazu bei, dass der Hafen weiterhin wachsen kann, denn der Welthandel entwickelt sich in der Regel schneller als die niederländische und europäische Wirtschaft.

Foto: Port of Rotterdam

Der Hafen Rotterdam erreichte ein weiteres Rekordergebnis.

Die positiven Umschlagzahlen verhindern nicht, dass die Gewinnspannen bei etlichen Unternehmen unter Druck stehen." Für das kommende Jahr erwartet die Port of Rotterdam Authority ein Wachstum von circa 2 Prozent.

Im Hafen Antwerpen wurden 184.134.516 Tonnen Fracht bewegt, ein Rückgang von 1,6 Prozent im Vergleich zu 2011, als die Bilanz 187,2 Millionen Tonnen aufwies. Für die Hafenbehörde ein Zeichen, dass der Umschlagsort dem gegenwärtigen Wirtschaftsklima und der schwierigen Lage der Schiffsindustrie gut begegnen konnte.

Das Containeraufkommen blieb mit 8.635.169 TEU (dem Containerstandardmaß) und einem leichten Rückgang von 0,3 Prozent auf dem Niveau von 2011, in bewegten Tonnen ausgedrückt ging er um 1 Prozent auf 104.060.119 Tonnen zurück. Hingegen wuchs das RoRo-Aufkommen um 13 Prozent auf 4.797.360 Tonnen.

Ebenfalls auf die rückläufige Stahlproduktion führt der Hafen das Minus von 14 Prozent bei den Stückgütern zurück, Massengut sank um 1.1 Prozent auf 64.382.325 Tonnen.

Eine Untersuchung der National Bank of Belgium hat ergeben, dass der im Jahr 2010 für 19,2 Mrd. Euro Wertschöpfung verantwortlich war und 146.000 Arbeitsplätze bot.

In den drei Häfen Amsterdam, Ijmuiden, Beverwijk und Zaanstad endete das Jahr 2012 mit einem Umschlags-Zuwachs von 1,6 Prozent und erreicht voraussichtlich etwa 95 Mio. Tonnen. Dabei blieb der Import stabil, der Export wuchs um 9 Prozent auf 26,6 Mio. Tonnen.

Dertje Meijer, der Vorstandsvorsitzende des Amsterdamer Hafens bewertete das Wachstum angesichts der Wirtschaftslage als „zufriedenstellend". Der Standort habe sich in Europa als vierter hinter Rotterdam, Antwerpen und Hamburg etabliert.

Auch in diesem Jahr geht die Hafengesellschaft von einem leichten Wachstum aus. Es gelte nun, den Wachstum nachhaltig zu gestalten.

1.700 Euro Kosten pro Tag

Brückensperrung belastet Logistiker in der ganzen Region erheblich

Mangelhafte oder fehlende Infrastruktur kostet Geld, behauptet die Wirtschaft und Fachleute. Ob das stimmt und wie hoch der Betrag ist hat jetzt die IHK zu Köln am Beispiel der für Lkw gesperrten Autobahnbrücke der A1 über den Rhein untersucht.

Ihr Ergebnis: Hinter jeder nüchtern klingenden Staumeldung im Radio verbergen sich für die betroffenen Speditionen und Transportunternehmer dramatische Kostensteigerungen, so Dr. Ulrich S. Soénius, Geschäftsführer Standortpolitik, Verkehr, Unternehmensförderung der Industrie- und Handelskammer zu Köln. Von 545 angeschriebenen Unternehmen beteiligten sich mehr als 100 aus allen Branchen an einer Umfrage der IHK Köln zu dieser Situation. Diese Unternehmen setzen täglich mehr als 3.600 LKW zur Erledigung von Transportaufträgen ein. „Mehr als die Hälfte der befragten Unternehmen sind von der Brückensperrung sehr stark oder stark betroffen", berichtete Soénius weiter.

Mangelhafte Infrastruktur kostet die Wirtschaft viel Geld.

Je nach Ziel müssen Umwege entweder über die Düsseldorfer Südbrücke oder die Rodenkirchener Brücke gefahren werden, teilweise mehrmals täglich. „Da kommen leicht viele hundert Kilometer und Fahrerstunden zusammen, was sich natürlich auf der Kostenseite extrem bemerkbar macht", so der IHK-Geschäftsführer.

Der Umweg über Düsseldorf ist für die Strecke Leverkusen West – Südbrücke Düsseldorf – Kreuz Köln Nord rund 50 km länger als die Direktverbindungen über die A1. Die Fahrzeit beträgt im Durchschnitt etwa eine Stunde mehr. Der Umweg über die Südbrücke ist rund 35 Kilometer länger und wird im Durchschnitt in 38 Minuten bewältigt.

„In der Summe addieren sich die Kosten pro Unternehmen im Durchschnitt auf etwa 1.700 Euro täglich, die nicht ohne Weiteres an die Kunden weitergegeben werden können", erläuterte Soénius. Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen durch Staus und Zeitverluste lassen sich kaum beziffern.

Soénius fordert die politisch Verantwortlichen zu schnellem Handeln auf. Für den Neubau der Autobahnbrücke bei Leverkusen müssen jetzt alle planungsrechtlichen und technischen Schritte erfolgen, damit der Bau so schnell wie möglich begonnen werden kann. Generell müssen alle Baustellen auf Autobahnen im Drei-Schicht-Betrieb an sieben Tagen abgewickelt werden, damit die Bauzeit verringert wird.

Stärkung und Entwicklung der Quartiere

NRW-Staatssekretär Gunther Adam besuchte die Neusser Bauverein AG und ihre verschiedenen Projekte

Ein halbes Jahr nach seinem Amtsantritt war der Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW, Gunther Adler, zu Gast bei der Neusser Bauverein AG. Deren Vorstandsvorsitzender Frank Lubig empfing den Staatssekretär gemeinsam mit seinem Vorstandskollegen Planungsdezernent Christoph Hölters und Bereichsleiter Jürgen Grunst. Auch der Neusser Landtagsabgeordnete und Sprecher der SPD-Landtagsfraktion für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr, Reiner Breuer, nahm an der zweistündigen Rundfahrt durch die Wohnungsbestände teil. Dabei informierte Lubig seine Gäste ausführlich über neueste Stadt- und Quartiersentwicklungsmaßnahmen.

Foto: Neusser Bauverein AG

Landtagsabgeordneter Reiner Breuer, Frank Lubig, Vorstandsvorsitzender Neusser Bauverein AG, Christoph Hölters, Planungsdezernent Stadt Neuss und Gunther Adler, Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW

Stationen der Rundfahrt waren das neue innerstädtische Wohnquartier rund um das denkmalgeschützte „Rheinlandhaus" am Marienkirchplatz, die mehrfach prämierte Wohnanlage „Südliche Furth" mit ihren besonderen Wohnangeboten für Jung und Alt sowie die gerade fertiggestellte Modernisierungs- und Neubaumaßnahme an der Alemannenstraße, wo im Januar die letzten Bewohner ihre neuen Wohnungen bezogen haben.

Ganz besonders interessiert zeigte sich der Staatssekretär daran, mit welchen Konzepten die Neusser Bauverein AG an der Stärkung und Weiterentwicklung ihrer Wohnquartiere arbeitet. „Die Wohnbedürfnisse der Menschen sowohl im Hinblick auf neue Wohnformen als auch auf ein generationenübergreifendes Zusammenleben haben sich in den letzten Jahren deutlich verändert. Hierauf haben wir an vielen Standorten in Neuss durch Modernisierungsmaßnahmen mit ergänzender Neubebauung oder durch eine Revitalisierung von Brachflächen reagiert. Dabei konnten wir im öffentlich geförderten Mietwohnungsbau völlig neue Wohnangebote – von der barrierefreien Mietwohnung bis zu betreuten Gruppenwohnungen – schaffen", erläuterte Lubig seinem Gast.

Stimmung steigt wieder

Wirtschaft und Verbraucher sind optimistisch für 2013

Der ifo Geschäftsklimaindex für die gewerbliche Wirtschaft Deutschlands ist im Januar das dritte Mal in Folge gestiegen: Die aktuelle Geschäftslage wird nach einem Rückgang im Vormonat wieder etwas positiver beurteilt. Zudem haben sich die Aussichten auf die kommende Geschäftsentwicklung erneut deutlich verbessert. Die deutsche Wirtschaft startet hoffnungsvoll ins neue Jahr, so das Ergebnis der Experten eines der führenden Wirtschaftsforschungsinstitute in Europa, die für ihre Analysen jeden Monat eine repräsentative Auswahl von Unternehmen befragen.

Im Verarbeitenden Gewerbe hat sich der Anstieg des Geschäftsklimaindikators weiter fortgesetzt. Die Industriefirmen sind mit ihrer aktuellen Geschäftslage zufriedener als im Vormonat. Im Großhandel hat sich das Geschäftsklima hingegen eingetrübt. Die Großhändler sind mit ihrer aktuellen Lage weniger zufrieden und blicken zudem etwas pessimistischer auf den weiteren Geschäftsverlauf. Im Einzelhandel ist der Geschäftsklimaindex geringfügig gestiegen. Dies ist auf eine minimal bessere Einschätzung der Geschäftslage zurückzuführen, während die Erwartungen der Unternehmen unverändert sind.

Im Bauhauptgewerbe ist der Geschäftsklimaindex deutlich gestiegen. Dies ist vor allem auf erheblich optimistischere Erwartungen zurückzuführen. Auch der Konsumklimaindex des Marktforschungsunternehmens GFK zeigt nach oben: Nach aktuellen Umfragen starten die deutschen Verbraucher mit neuem Optimismus in das Jahr 2013. Die Einkommenserwartung sowie die Anschaffungsneigung legen spürbar zu, auch die Konjunkturaussichten werden im Vergleich zum Vormonat weniger pessimistisch beurteilt.

Die Deutschen starteten optimistisch in das Jahr 2013.

Für Februar 2013 prognostiziert der Gesamtindikator 5,8 Punkte nach revidiert 5,7 Punkten im Januar.

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*

Investitionen

Die deutschen Nordseehäfen stellen sich mit großen Investitionen auf die erwarteten Transportzuwächse der kommenden Jahre ein. Niedersachsen und Bremen wollen zweistellige Millionenbeträge für verschiedene Infrastrukturmaßnahmen ausgeben, die Hansestadt Hamburg wird sogar 250 Mio. Euro investieren.

Foto: Privat

Begeistert

Frank Möll ist neben seiner Funktion als Chefredakteur für seinen guten Geschmack bekannt. Besonders angetan hat es ihm neuerdings das Nusseis im „Peperoni" im Neusser Hafen. Um sich seine neue Leidenschaft zu finanzieren, aber auch dem Naturprodukt zu seinem verdienten Siegeszug weit über die Grenzen der Region hinaus zu verhelfen, soll der Journalist bereits an einer Vermarktungsstrategie tüfteln. Das Foto zeigt ihn bei der Arbeit.

Rückgang

Der Hamburger Hafen erreicht im Jahr 2012 einen Seegüterumschlag von 130,9 Millionen Tonnen (- 1,0 Prozent). Der Stückgutumschlag liegt mit 91,5 Millionen Tonnen knapp unter dem Vorjahresergebnis (- 1,2 Prozent). Der Massengutumschlag bleibt mit 39,4 Millionen Tonnen (- 0,4 Prozent) ebenfalls unter 2011. Insgesamt verzeichnet der im Universalhafen Hamburg dominierende Containerumschlag im Jahr 2012 mit 8,9 Millionen TEU (20-Fuß-Standardcontainer) einen leichten Rückgang von 1,7 Prozent. In Europa bleibt Hamburg mit diesem Ergebnis zweitgrößter Containerhafen und festigt Platz 14 weltweit.

Unmittelbar bereit für die Praxis

Die ersten Neusser dualen Hochschulabsolventen an der EUFH verabschiedet

Im Januar verabschiedete die Europäische Fachhochschule (EUFH) während einer fröhlichen Bachelorfeier auf dem Campus die 40 ersten Neusser Hochschulabsolventen, die in der Stadt ein duales Studium erfolgreich abgeschlossen haben. Die Dekane der dualen Studiengänge Handels-, Logistik- und Industriemanagement überreichten ihren Absolventen die Bachelor-Urkunden. EUFH-Präsident Prof. Dr. Birger Lang ehrte darüber hinaus die besten Studierenden des Jahrgangs.

„Nach allem, was Sie in den letzten drei Jahren geleistet haben, ist heute Ihr Tag. Genießen Sie ihn!", so Prof. Dr. Hermann Hansis, Vizepräsident für Duales Studiums an der EUFH. „Mit dem dualen Studium haben Sie keinen bequemen Trampelpfad, sondern einen anspruchsvollen Weg gewählt. Jetzt sind Sie unmittelbar bereit, qualitativ sehr hochwertige Arbeit in der Praxis zu leisten", betonte der Vizepräsident und bedankte sich bei allen Unterstützern der jungen Absolventen in den Unternehmen, den Familien und Berufsschulen sowie im EUFH-Team.

Foto: EUFH

Die ersten 40 Neusser Absolventen der EUFH verabschiedeten von ihrem Studentenleben.

Thomas Nickel, erster stellvertretender Bürgermeister der Stadt Neuss, überbrachte die Glückwünsche des Rates und der Stadt. Die Verabschiedung der ersten Neusser Absolventen sei nicht nur für die jungen Leute, sondern auch für die EUFH und für Neuss ein wichtiger Tag. „Unsere Stadt hat sich zum gefragten Bildungsstandort entwickelt. Das erfüllt mich als Neusser mit großem Stolz."

„Mir ist es wichtig, heute hier zu sein, denn ich war vor gar nicht langer Zeit, als Sie angefangen haben, ebenfalls hier", gratulierte Hans-Jürgen Petrauschke, Landrat des Rhein-Kreises Neuss, den Absolventen zu ihrem Bachelor-Abschluss. „Sie haben in sehr kurzer Zeit sehr viel geleistet und haben jetzt Top-Aussichten für die Zukunft. Unsere Wirtschaft braucht junge Leute wie Sie."

Stellvertretend für alle seine Kommilitonen warf Jan-Philipp Spierling, der Industriemanagement studiert hat, einen humorvollen Blick zurück auf die letzten drei Jahre. Er bedankte sich für die Unterstützung der Unternehmen und aller anderen.

Zwölf Termine in elf Bundesländern

Auch 2013 laden wieder lange Nächte der Industrie Interessenten zum Entdecken ein

Auch in diesem Jahr bietet die Veranstaltungsreihe „Lange Nacht der Industrie" Interessierten eine sehr ungewöhnliche und attraktive Gelegenheit, hinter die Kulissen spannender Industrieunternehmen zu blicken – und den Betrieben ein Forum für eine positive Selbstdarstellung und ein aktives Personalmanagement.

Ziel der Reihe ist es, die Menschen und die Unternehmen einer Region zusammenzubringen. Dafür werden abendliche Bustouren zu jeweils zwei Betrieben und entsprechende Besichtigungsprogramme organisiert.

Die Teilnehmer erhalten kostenfrei interessante Einblicke und viele exklusive Informationen und können so möglicherweise auch einen potenziellen Arbeitgeber kennenlernen. Die Unternehmen haben in der „Langen Nacht der Industrie" Gelegenheit, ihr Geschäft und eventuelles soziales Engagement öffentlichkeitswirksam vorzustellen und sich als attraktiver Arbeitgeber zu präsentieren.

Initiatoren des Projekts sind die jeweiligen Industrie- und Handelskammern, Industrieverbände und weitere örtliche Institutionen aus Arbeitsmarkt und Wirtschaft.

Das Konzept hat sich bewährt: 229 Betriebe in zehn Regionen beteiligten sich im vergangenen Jahr an der „Langen Nacht der Industrie". Für 2013 sind bundesweit zwölf Veranstaltungen geplant. Die Rhein-Ruhr-Region steht für den 17. Oktober an.

Alle Infos über alle Regionen und Möglichkeiten, sich anzumelden, gibt es unter der Adresse www.langenachtderindustrie.de.