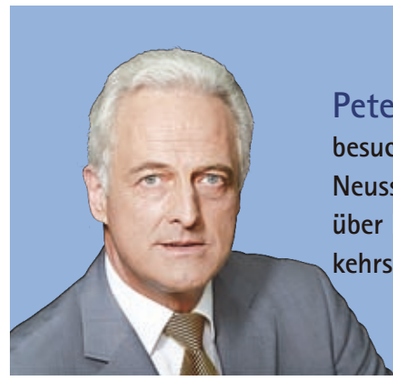
Neuss Düsseldorfer
HAFEN
ZEITUNG | AUGUST 2013



Peter Ramsauer besuchte den Hafen in Neuss und diskutierte über Fragen des Verkehrs Seite 5

Ticker: Heimatfreunde Neuss besuchen Hafen +++ Schluff fährt durchs Werk +++ Starker Partner im Hafen Krefeld +++ Neues Peilschiff sondiert Sohle +++ Trinkbrunnen spenden Erfrischung +++ Hamburger Hafen zu Gast bei RheinCargo +++

Gemeinsam unter einem Dach

Öffentliche Binnenhäfen in NRW gründen gemeinsame Arbeitsgemeinschaft

Unter einem Dach präsentieren sich die öffentlichen Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen: Die bislang in die Arbeitsgemeinschaften der Kanal- beziehungsweise der Rheinhäfen im Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) getrennt aufgestellten Standorte möchten durch den Zusammenschluss gegenüber insbesondere der Landespolitik und auch gegenüber anderen Beteiligten in der Logistik und der Hafenszene mit einer Stimme sprechen. Gleichzeitig werden sie ein ganz anderes Gewicht haben, wie Ulrich Schnake, Geschäftsführer der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH und bislang Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Rhein-Häfen im Lande Nordrhein-Westfalen erklärt. Er führt den neuen Zusammenschluss gemeinsam mit Friedrich Weege, Geschäftsführer des Hafens Hamm und bislang Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Kanalhäfen Nordrhein-Westfalen. Der ergänzt: „Auch die Landesregierung NRW begrüßt den Zusammenschluss. Geht es doch um den Logistikstandort und dessen Zukunft." Auch für das durch die Landesregierung zu erstellende Hafenkonzept NRW sei dieser Zusammenschluss zweckdienlich.

„Es geht um die Bündelung der Kräfte, ein eigentlich überfälliger Zusammenschluss, den wir begrüßen. Es macht immer Sinn, wenn Politiker und Landesregierung aber auch viele andere einen und nicht mehrere Ansprechpartner haben", bekräftigt Schnake. Ein Bedürfnis, das zunehmend auch bei den Unternehmen zu beobachten sei.

Beide Hafenexperten betonen, dass trotz der Lage einmal am Fluss, an den Kanälen andererseits die gemeinsamen Interessen so unterschiedlich nicht seien. „Wir sind alle Beteiligte im System Wasserstraße", so Weege.

Nachhilfe

Foto: Stadt Neuss

Die Heimatfreunde Neuss laden am Dienstag, 20. August, um 18.30 Uhr zum beliebten Vortragsabend „Schützenfest für Anfänger". Kostenlose Karten für die Veranstaltung gibt es an der Infotheke im Rathaus, in der Gewürzmühle Engels, und in der Einhorn-Apotheke.

Informationen

Foto: via donau

Wissenswerte Informationen rund um die Donausschiffahrt stellt der druckfrische „Jahresbericht Donauschiffahrt 2012" der via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH vor. Es gibt ihn im Internet unter http://www.donauschifffahrt.info/news_publikationen/jahresberichte/

Gemeinsam

schlossen sich selbstständige Fischer an der Küste früher zu einer Fanggemeinschaft zusammen, so teilten sie nicht nur Fisch und Gewinn, sondern beschlossen manchmal auch gemeinsam einen Neubau zu „machen", bildeten eine „Mackerschaft". Daher stammt unser heutiger Ausdruck „Macker".

Neuverkehr

Seit dem 14. Juli fährt RheinCargo zwei Mal pro Woche direkt von Frechen im Rheinland nach Zizers in der Schweiz.

Mit dem neu konzipierten Braunkohleverkehr unternimmt das Neusser Unternehmen rund ein Jahr nach seiner Gründung erste Schritte zum Aufbau eines eigenen Verkehrsnetzes im südlichen Nachbarland.

Bereits seit Juli 2005 fahren RheinCargo und deren Vorgängerunternehmen HGK Braunkohlestaub aus den Abbaugebieten in der Kölner Bucht in Richtung Süden.

Ferienzeit ist Schwimmzeit

Wasser bietet bei den tropischen Temperaturen die beste und natürlichste Abkühlung. Egal ob ins Wasser oder unter die schattigen Bäume am Ufer zog es deshalb in den letzten Wochen wieder viele Erholungssuchende an die Gestaden des Flusses Rhein.

Harte Arbeit

Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer erwähnte bei seinem Besuch in unserem Hafen, dass die Bedeutung der Wasserstraße im Bewusstsein der deutschen Bevölkerung „völlig unterbelichtet" sei.

Unter dem Strich mag er damit leider recht haben. Für unsere Städte und auch unsere Region muss ich ihm aber mit allem Respekt widersprechen. Die Häfen und damit die Wasserstraße Rhein sind schon immer ein essentieller Bestandteil unserer Geschichte. Sie haben sich in den vergangenen Jahren zudem einen nicht mehr weg zu denkenden Platz als wichtige Wirtschaftsstandorte mit vielfältiger Bedeutung in den Köpfen und in den Herzen der Menschen erobert.

Deshalb ist es auch nicht Wahlkampf, wenn in diesen Tagen Politiker beinahe aller Parteien in den Häfen und bei den Logistikunternehmen vorbei schauen. Die drittgrößte Branche des Landes ist nicht nur immer für eine positive Nachricht oder ein hübsches Fotomotiv gut. Die Fachleute in den Häfen und Unternehmen haben sich zudem einen Platz als gefragte Ansprechpartner erarbeitet.

All das ist nicht von alleine gekommen, wir haben uns Wertschätzung und Vertrauen in den vergangenen Jahren hart erarbeitet. Eine besondere Rolle kam dabei den Menschen im Hafen zu: Ihr Einsatz und ihre Begeisterung überzeugen. Und damit sind sie die glaubhaftesten und überzeugensten Botschafter. RAINER SCHÄFER

Erfolgsgeschichte

In unserer schnelllebigen Welt entgehen uns manchmal die guten Nachrichten. Und manchmal vergessen wir sogar einen wichtigen Geburtstag. So feiern die Neuss Düsseldorfer Häfen in diesem Jahr ihren zehnten Gründungstag.

Die NDH sind längst zu einem wichtigen und nicht mehr weg zu denkenden Bestandteil der beteiligten Kommunen geworden. Mehr noch: Gemeinsam mit Mitarbeitern, Partnern und Anteilseignern haben wir eine damals unglaubliche Erfolgsgeschichte geschrieben. Wir haben nicht nur Arbeitsplätze erhalten können, sondern neue geschaffen. Die Häfen und die hier arbeitenden Unternehmen nützen mit ihrem ständig wachsenden Dienstleistungsangebot der ganzen Region. Und nicht zuletzt haben wir es mit vereinten Kräften geschafft, die Auswirkungen der Wirtschaftskrise deutlich schneller und besser zu verkraften, als irgend jemand gehofft hätte.

Lorbeeren, auf denen wir uns nicht ausruhen können oder wollen. RheinCargo etwa, das neue Gemeinschaftsprojekt mit der HGK, stellt uns vor große Aufgaben. Doch ich bin mir sicher, dass wir diese lösen werden. Und in zehn Jahren, wenn wir dann doppelten Geburtstag feiern könnten, haben wir dann wahrscheinlich ganz andere Anliegen vor Augen, die wir uns jetzt noch gar nicht ausmalen können. Aber ich bin mir sicher, dass wir gemeinsam mit allen unseren Partnern auch diese meistern werden. ULRICH GROSS

Konzept mitgestalten

Öffentliche Häfen in NRW stehen vor großen Aufgaben

20 Standorte, hunderte Unternehmen, zehntausende Mitarbeiter. Die öffentlichen Binnenhäfen sind wie kein anderer Garant von Wohlstand und Wachstum im Industrieland NRW. Eine Basis, die nicht nur erhalten, sondern auch angesichts der prognostizierten Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung ausgebaut werden muss. Entsprechend sehen die Vorsitzenden der neuen Arbeitsgemeinschaft der öffentlichen Binnenhäfen in NRW, Friedrich Weege und Ulrich Schnake, auch in der anstehenden inzwischen dritten Neufassung des Wasserstraßenverkehrs- und Hafenkonzept des Landes eine der vordringlichen Aufgaben. Weege: „Circa 70 Prozent der in NRW transportierten Güter sind Wasserstraßenaffin. Um eine Verlagerung der Güter von der Straße zu ermöglichen bedarf es einer intensiven Betrachtung der jeweiligen Standorte mit einer Stärkenanalyse. Dabei geht es insbesondere nicht nur um die Betrachtung von international ausgerichteten HUBs sondern auch um die Güterverteilung in der Fläche." Nicht die einzige Aufgabe, die die Häfen angehen wollen.

„Es ist ja nicht so, dass wir nicht vorher auch schon miteinander geredet haben", meint Schnake mit einem Lächeln. „Aber nun wird die Wahrnehmung eine andere sein, wir werden ein völlig anderes Gewicht erhalten mit der ganz andere Anzahl an Häfen, an Unternehmen, Arbeitsplätzen, Umschlagzahlen und dem daraus resultierend Mehrwert."

Denn manchmal ist eins und eins eben nicht nur zwei sondern deutlich mehr, sind sich die beiden Sprecher mit Blick auf die Synergien und das gebündelte Know How sicher.

Die Vorstände der Arbeitsgemeinschaften haben den Zusammenschluss abgesegnet, jetzt steht noch die Zustimmung der Jahresversammlung des Bundesverbandes aus.

Gründung bestimmte das HGK-Jahr 2012

„Die Gründung der RheinCargo hat wesentlich das Geschäftsjahr der HGK bestimmt", betonte Horst Leonhardt. Der Vorstandssprecher blickt für die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) auf ein ereignisreiches und insgesamt gutes Jahr zurück. Sein besonderer Dank ging an die Arbeitnehmer, denen es gelungen sei, die erheblichen Anforderungen zum Start der neuen Gesellschaft in konstruktiver Atmosphäre zu bewältigen.

Sowohl der Hafen als auch die Gütereisenbahn haben im Vorjahr Rekordleistungen erbracht. Deren wirtschaftliches Ergebnis wird aber bereits durch RheinCargo ermittelt und erst im Jahr 2014 bei der HGK bilanziert. Unverändert bei der HGK verbleiben Geschäftsfelder wie die Eisenbahninfrastruktur, die Fahrzeugwerkstätten und die Beteiligungen. Vor allem Dank der guten Beteiligungsergebnisse sowie aufgrund des Abbaus von Finanzverbindlichkeiten schloss das Unternehmen das Jahr 2012 mit einem Gewinn von 1,9 Millionen Euro ab. Leonhardt: „Damit lag die HGK über den geplanten Ergebnissen."

Krefeldern auf ihrem Sonntagsspaziergang am Rheindamm mag es scheinen, dass sich in den letzten Jahren am Hafenstandort nicht viel geändert hat. Doch der Schein trügt, wie Geschäftsführerin Elisabeth Lehnen erklärt.

Erfolgreich neue Wege beschritten

„Besprechungen,Besprechungen, Besprechungen" lacht Elisabeth Lehnen, wenn sie gefragt wird, womit sie den Tag verbringt. Auch wenn sie eine von gerade einmal einer Handvoll Hafengeschäftsführerinnen in ganz Europa ist, unterscheidet sich ihre Aufgabe nicht von dem ihrer männlichen Kollegen. „Steuerung der Bereiche", nennt sich das. Sprich Vorgaben werden gemeinsam mit allen Beteiligten entwickelt, ständig kontrolliert und rück gemeldet und dann gegebenen falls auch aktualisiert. Ganz viel Management, wenig Hafenromantik scheint der Blick in den dicht gepackten Terminkalender zu signalisieren.

Allerdings ist das nicht die ganze Wahrheit: Seit der Gründung des Rheinhafen Krefeld sind die Abteilungen und Bereiche in Profit- und Costcenter organisiert. Was bedeutet, dass die Leiter begründen müssen, welche Mittel und Gelder sie benötigen und welche Umsätze und Gewinne sie damit erreichen wollen. Und dies nicht nur kurzfristig, sondern auch auf lange Sicht. Können sie überzeugen, erhalten sie das Budget. Und dürfen es dann in dem vorgegebenen Rahmen weitgehend frei einsetzen. Die Geschäftsführung – neben Elisabeth Lehnen ihr neuer Kollege Sascha Odermatt – stehen mit Rat und Tat zur Seite, halten die Zahlen im Auge.

Die Mitarbeiter mussten sich mit der neuen Freiheit aber auch der damit verbundenen Verantwortung erst anfreunden – es war ein deutlicher Wandel zu dem bisherigen Vorgehen in dem städtischen Eigenbetrieb.

Allerdings bietet dieses Vorgehen auch eine Chance. Und für die Mitarbeiter eine hervorragende Motivation, die sie gerne angenommen und ausgefüllt haben, wie sich gezeigt hat.

Nicht die einzige Änderung seit der Gründung des aufstrebenden Hafenunternehmens. „Wir haben noch weitere Systeme implementiert. Zum Beispiel, was das gesamte Bestellsystem und dessen Kontrolle angeht. Die komplette Finanzbuchhaltung wurde auf das System des Anteilseigners Neuss Düsseldorfer Häfen umgestellt, um damit eine bessere Berichterstattung des Gesamtkonzerns zu erreichen." Denn der Rheinhafen Krefeld wird von den NDH, obwohl „nur" 49 Prozent Anteilshaber, im Rahmen des Konzernabschlusses voll konsolidiert.

Keine Einbahnstraße, wie die Geschäftsführerin betont: Durch die Zusammenarbeit mit dem strategischen Partner hat der Hafen Krefeld ganz erhebliche Impulse erhalten. Besonders deutlich wird das an der Schnelligkeit großer Bauvorhaben wie dem Containerterminal und dem Standort des ThyssenKrupp Stahlservice Center. „Das Terminal haben wir von 4000 auf über 32.000 Quadratmeter erweitert und eine zweite Kranbrücke in Betrieb genommen." Und das in Rekordzeit von wenigen Monaten bis Juni 2009. „In dieser schnellen Umsetzungsphase war das nur in Begleitung des strategischen Partners und immer im direkten Austausch möglich." Der Know How-Transfer, der durch die Partnerschaft angestrebt wurde, kann also durchaus als gelungen ansehen werden. Das schlägt sich auch in den Bilanzen nieder: Vor der Privatisierung Verluste von mehr als 1 Mio Euro, die Jahr für Jahr halbiert werden konnten. 2011 stand nur noch ein Minus von 13.000 Euro in den Büchern.

Elisabeth Lehnen hat den Erfolg des Rheinhafen Krefeld entscheidend mitgestaltet.

Nicht nur Dank der NDH, wie Lehnen ergänzt. Sondern auch weil die Mitarbeiter die Chance erkannt und angenommen haben und mit Begeisterung mitziehen.

Ein Enthusiasmus, der sich auf die Stadt und die Region übertragen hat. Krefeld hat in den vergangenen Jahren ihre Liebe zum Hafen entdeckt. Nicht nur Politik, Verwaltung und Verbände, die die Zahlen schätzen und wissen welche wichtige Rolle die logistische Drehscheibe für Handel, Gewerbe und Industrie spielt. Auch unter den Bürgern ist die Umschlagstelle am Rhein kein gut gehütetes Geheimnis mehr, sondern ein Ort, dessen Aktivitäten mit Interesse und kritischer Unterstützung begleitet werden. „Wir erleben eine höhere Identifikation mit den Anliegen und ein größeres aber natürlich auch kein blindes Verständnis."

Das ist auch der neuen Offenheit der Hafenmannschaft geschuldet. Nicht nur bei Meilensteinprojekten suchte sie ganz gezielt den Dialog. Etwa bei den Planungen für das TransTerminal Krefeld, TTK. „Es war enorm wichtig, dass wir hier auch gerade den Weg des offenen Dialogs ganz konsequent beschritten haben und seit Jahren das Projekt auch breiten Teilen der Öffentlichkeit vorgestellt haben."

Nicht zuletzt, weil alle gegebenen Hinweise in die Feinabstimmungen einflossen und einfließen. Entsprechend empfindet es Lehnen als großen Erfolg, dass im laufenden Planfeststellungsverfahren kein größerer Widerstand erkennbar ist. „Für ein Infrastrukturprojekt dieser Größe ist das heute schon sehr, sehr bemerkenswert. Spricht dafür, dass wir viel Vertrauen erzeugen und gewinnen können. Und das der offene Dialog ein Weg ist, den wir konsequent weiter gehen werden."

Entsprechend freut sich Lehnen auch, wenn sie am Rheindamm Bürgern bei einem Sommerspaziergang begegnet. Und beantwortet ihnen dann nicht nur ihre Fragen, sondern erklärt ihnen dann gerne auch, was den Rheinhafen so Besonders macht.

Die Pläne verraten, dass die Krefelder im Hafen viel vorhaben.

Heimatfreunde zeichnen Abiturienten aus

100ste Theodor-Schwann-Plakette für Julia Sebastian – weitreichendes Engagement für Neuss und Region

Fotos: Heimatfreunde Neuss

Die Abiturienten, deren Leistungen die Heimatfreunde Neuss in diesem Jahr auszeichneten.

Die Heimatfreunde Neuss sind ein Verein, der sich seit 85 Jahren in vielfacher Weise der Pflege des Brauchtums, der Geschichte, des Heimatbewusstseins, der Kunst, der Stadt und der Landschaft in Neuss verschrieben hat. „Unser Ziel ist es, die ideellen und kulturellen Werte der Stadt zu stärken und die Kenntnis von einem geschichtlich gewachsenen Lebensraum generationsübergreifend zu fördern", erläutert der Vorsitzende Christoph Napp-Saarbourg.

Ein besonderes Anliegen des Vorstands ist es daher auch, Abiturientinnen und Abiturienten mit besonderen Leistungen in den naturwissenschaftlichen Fächern mit der Theodor-Schwann-Plakette auszuzeichnen. Mit der Verleihung werden einerseits die besonderen Leistungen der Abiturienten gewürdigt, andererseits wird an das Lebenswerk des prominenten Sohnes der Stadt Neuss erinnert.

In diesem Jahr konnten die Neusser Heimatfreunde insgesamt 29 Abiturienten der verschiedenen Gymnasien, Gesamtschulen und des Theodor-Schwann-Kollegs auszeichnen. Auf Einladung von den beiden stellvertretenden Vereinsvorsitzenden Anne Holt und Peter Krupinski nahmen zahlreiche Schulleiter und Abiturienten an der Feierstunde vor dem Theodor-Schwann-Denkmal am Kulturforum Alte Post teil.

Eine besondere Ehre kam dabei Julia Sebastian zu: Sie nahm als 100. Preisträgerin die Theodor-Schwann-Plakette und ein Präsent von Anne Holt und Peter Krupinski entgegen. Julia Sebastian legte ihre Abiturprüfung am Theodor-Schwann-Kolleg ab.

Nur eine von zahlreichen Aktivitäten des engagierten Vereins, der überparteilich und weltanschaulich neutral agiert und ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke verfolgt. Ziel der Heimatfreunde ist es, die Sprache der Landschaft zu fördern, ein gemeinschaftliches Bewusstsein für die Stadt Neuss zu entwickelnden Mitbürgern die Bedeutung von charakteristischen Bauten und Baudenkmälern nahe zu bringen und sich für deren Erhalt einzusetzen. Zudem erinnern die Heimatfreunde – mit Plaketten und Hinweistafeln – an große Frauen und Männer aus Neuss und machen mit historischen Stadtmodellen das Bild unserer Stadt aus vergangenen Jahrhunderten für alle Generationen sicht- und erlebbar.

„Wir wollen, dass unsere Stadt sich kraftvoll den Aufgaben stellt, die jetzt zu bewältigen sind, dass sie weltoffen bleibt und zuversichtlich nach vorne blickt", ergänzt Napp-Saarbourg. Auch heute, 85 Jahre nach ihrer Gründung, wirkt die Vereinigung der Heimatfreunde Neuss e. V. deshalb am gesellschaftlichen, historischen, kulturellen und politischen Leben in unserer Stadt mit.

Einen wichtigen Platz im Vereinsleben nehmen dementsprechend die vom Verein in und um Neuss durchgeführten Veranstaltungen ein. Hierzu gehören bspw. der Besuch der Hansetage, die Veranstaltung Schützenfest für Anfänger, die Verleihung des Hermann-von-Hessen-Preises und der Ehrenmedaille, der historische Abend oder die Schifffahrt durch die Neuss-Düsseldorfer Häfen: Bei der fast schon traditionellen Hafenrundfahrt Ende Juni diesen Jahres konnten Ernst Freistühler und Arnulf Pfennig rund 200 Neusser Heimatfreunde und Düsseldorfer Jonges auf dem MS „River Star" begrüßen.

Bei Kaffee und Kuchen erläuterte Thomas Düttchen, Leiter Unternehmenskommunikation der Neuss-Düsseldorfer Häfen, den beeindruckten Teilnehmern die Abläufe im drittgrößten Binnenhafen Deutschlands.

Auch die Häfen stehen regelmäßig auf dem Programm.

Foto: Stadt Neuss

Die Neusser Schützen ziehen wieder durch die Stadt.

Neuss steht wieder Kopf

Am letzten Wochenende im August ist es traditionsgemäß wieder so weit. Ein großes Volksfest, das Jung und Alt vereint, eine ganze Stadt im freudigen Ausnahmezustand: Das ist das Neusser Bürger-Schützenfest. In diesem Jahr fällt der Startschuss am Freitag, 23. August, wenn um 17 Uhr der Kirmesplatz an der Hammer Landstraße eröffnet wird.

Der erste Höhepunkt steht am folgenden Samstag, 24. August, an, wenn sich ab 20.45 Uhr der Fackelzug auf seinen Weg durch die Stadt macht. Am Sonntag ist der Aufmarsch des Schützenregimentes mit der anschließenden Parade ab 10.10 Uhr auf dem Markt vor dem Rathaus ein Höhepunkt, der wieder Hunderttausende nicht nur aus Neuss sondern auch aus der Region anlockt.

Der Dienstag, 27. August, endet um 22.30 Uhr mit dem großen Feuerwerk auf dem Kirmesplatz. Und am Samstag, 31. August, endet das diesjährige Schützenfest dann wieder um 20 Uhr mit dem Krönungsball in der Stadthalle. Weitere Informationen: www.schuetzenfest-neuss.com

Tour d'Industrie mit dem Schluff

155 Bürger schauten hinter die Kulissen des Chemparks im Stadtteil Uerdingen

7.500 Beschäftigte, 40 Betriebe und 2.000 Vorprodukte – der Chempark in Krefeld-Uerdingen ist einer der bedeutendsten Standorte der Chemischen Industrie in Nordrhein-Westfalen. 155 Bürgerinnen und Bürger hatten auf Einladung von „Zukunft durch Industrie" einen Blick hinter die Kulissen geworfen – und zwar vom 33 km langen Chempark-Gleisnetz aus. Die Initiative, die von der IHK Mittlerer Niederrhein unterstützt wird, hatte zur Tour d'Industrie mit dem Schluff, Krefelds historischer Eisenbahn, eingeladen.

„Wir möchten auf diese Weise die Industrie in Krefeld und die Bedürfnisse der Betriebe den Menschen näher bringen", sagte Elisabeth Lehnen von „Zukunft durch Industrie" zur Begrüßung, bevor sie das Wort an Chempark-Leiter Dr. Ernst Grigat weitergab. „Uerdingen ist ein Standort mit großer Tradition", betonte der Gastgeber. „Von hier aus wurde beispielweise das Polycarbonat Makrolon in die Welt getragen, wir kennen den Werkstoff alle als Trägermaterial für DVDs und CDs."

Fotos: Currenta

Dr. Ernst Grigat und Elisabeth Lehnen gaben gemeinsam das Signal zum Start des Schluffs.

Während der Rundfahrt passierte der Schluff eine ganze Reihe von Betrieben, deren Produkte ebenso geläufig und im Alltag unentbehrlich sind wie Makrolon von Bayer Material Science. Zum Beispiel Eisenoxid: Lanxess stellt in Krefeld im großen Stil diese Farbpigmente her, die beispielsweise in Kunstrasen oder Pflastersteinen wiederzufinden sind. Die Firma Sachtleben produziert am Standort Weißpigmente, die unter anderem für Lacke und Farben benötigt werden.

Im Laufe der Tour d'Industrie informierten Grigat und weitere Currenta-Mitarbeiter die Gäste nicht nur über die verschiedenen Betriebe und ihre Produkte, sie berichteten auch über laufende Bauprojekte und aktuelle wirtschaftspolitische Themen, die für den Chempark von Bedeutung sind: „Die Produktionsabläufe sind zum großen Teil automatisiert. Daher spielen die Energiekosten eine große Rolle", betonte der Chempark-Leiter. „Wenn die Kosten hierzulande immer weiter steigen, wird es für unsere Betriebe zunehmend schwieriger, gegen die Konkurrenten im Ausland zu bestehen, die mit weitaus geringeren Energiekosten produzieren können."

Zum Ende der knapp zweistündigen Rundfahrt hatten die Teilnehmer eine Fülle faszinierender Einblicke bekommen. „Das war sehr interessant", sagte Wolfram Dürr vom Bürgerverein Kliedbruch. „Industrie wird gerne verteufelt. Solche Aktionen wie heute zeigen, wie wichtig die Unternehmen und ihre Produkte für uns sind. Ein Leben, wie wir es heute führen, wäre ohne moderne Industrie gar nicht möglich."

Auch Chempark-Leiter Grigat zog eine positive Bilanz: „Eine Bahnfahrt ist immer anders als eine Autofahrt. Das ist auch im Chempark so. Daher habe ich die Fahrt mit dem Schluff als ein besonderes Erlebnis genossen und freue mich, dass ich das mit so vielen Gästen teilen durfte."

Der Schluff – Krefelds historische Dampfeisenbahn – gehört zu den ältesten Privatbahnen in Deutschland. 1868 wurde die Krefelder Eisenbahn gegründet. Der Name „Schluff" erinnert an das zischende Geräusch der Lok, das dem einer schlurfenden Pantoffel – auf niederrheinisch „Schluffe" – ähnlich ist. Von dem Streckennetz der bis heute privaten Eisenbahn ist die Verbindung zwischen St. Tönis und Hülser Berg erhalten geblieben. Seit dem 1. Mai 1980 fährt auf dieser Strecke eine Museumseisenbahn. An jedem Sonntag zwischen Mai und Oktober fahren hunderte von Fahrgästen mit dem Schluff von St. Tönis zum Hülser Berg.

http://www.swk.de/freizeit-schluff/fahren-mit-dem-schluff.html.

Rhein-Wasch-Geschichten

Das Baden im Rhein wurde in den vergangenen Jahrhunderten nicht immer gern gesehen. Verbote beriefen sich nicht nur auf die Gefahren, sondern vor allem auf die Sittlichkeit. Von schicklichen Vergnügen in getrennten Damen- und Herrenwaschanstalten bis zu komischen Aspekten bei den Schwimmkursen des preußischen Militärs berichtet die Führung im SchifffahrtMuseum am Düsseldorfer Rheinufer am Sonntag, 25. August, ab 15 Uhr.

Im SchifffahrtMuseum werden nicht nur Schiffe, sondern auch der Rhein mit seinen Besonderheiten vorgestellt. Junge Forscher können am Sonntag 1. September, im Rahmen eines Workshops Experimente durchführen und dabei feststellen, warum eiserne Schiffe schwimmen und wie sauber das Rheinwasser ist. Beginn ist ebenfalls um 15 Uhr.

Das SchifffahrtsMuseum der Landeshauptstadt Düsseldorf im Schlossturm am Altstadtufer öffnet dienstags bis sonntags von 11 - 18 Uhr. Der Eintritt kostet Erwachsene drei Euro und ist für Kinder bis 18 Jahre frei.

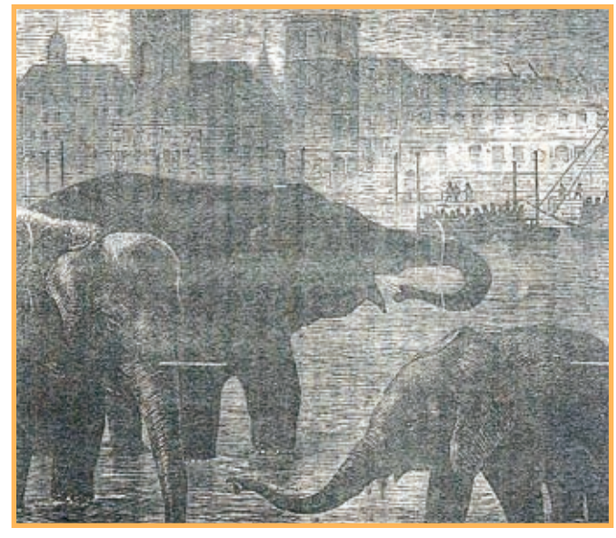


Foto: SchifffahrtMuseum Düsseldorf

Neue Wege beschritten

Hallenneubau von M. Zietzschmann in Neuss setzt Maßstäbe

Die neuen Hallen der Firma M. Zietzschmann nehmen schnell Gestalt an.

Als ein Feuer vor zwei Jahren die Halle Heerdterbuschstraße an der Stadtgrenze zwischen Düsseldorf und Neuss zerstörte, waren Geschäftsführer Günter Haberland und Tobias Haberland (Foto rechts) von der Firma M. Zietzschmann zunächst fassungslos. Nicht nur der finanzielle Schaden war beträchtlich, die Lagerflächen wurden dringend benötigt. Ein Neubau stand also außer Frage. Auch wenn er viel Zeit und Mühen kosten würde. Bei der Planungen reifte ein ambitionierter Plan: Die Hallen sollten nicht nur dem neuesten technischen Stand entsprechen. Sie sollten auch ganz neue Ideen verwirklichen. Nachdem die entsprechenden Genehmigungen eingeholt waren, begann der Bau in enger Absprache mit den Experten der beteiligten Firmen. Denn auch deren Fachleute hatten so etwas noch nie versucht. Zunächst wurden die Boxen für die Schüttgüter hoch gezogen. So bezeichnet der Fachmann alles, was in großen Mengen bewegt wird und nicht verpackt ist. Also Sand, Mineralstoffe, Düngemittel, Holzpellets oder Wertstoffe, zum Beispiel.

Entsprechend vielfältig müssen aber auch die Lagerstätten sein. Deshalb wurden die Wände aus Betonblockstein errichtet. Auch für das beteiligte Unternehmen in der Höhe ein Novum, das sie inzwischen stolz auf ihrer Internetseite als Referenz präsentiert. Die Abdeckung nach oben erfolgt nicht durch ein Dach, sondern durch Luken, wie sie sonst Frachträume von Binnenschiffen abdecken. Das ist nicht nur wasserdicht, sondern macht es möglich, mit dem Kran die Güter vom Schiff direkt ins Lager zu heben, statt sie wie sonst üblich an Land zu befördern und dort mit einem Radlader in die Halle zu bringen. „Das spart Zeit und Geld", freut sich Haberland. Und es minimiert die Verunreinigung der Güter. Deshalb wollen die Neusser zukünftig auch chemische Vorprodukte bewegen.

Um möglichst flexibel zu sein, sind die Hallen aber auch konventionell durch große Tore zu erreichen.

Der Neubau hat das Unternehmen einen siebenstelligen Betrag gekostet. Der Geschäftsführer ist sich aber sicher, dass das Geld gut angelegt ist. Und dass sie nicht nur das Unternehmenswachstum sichern, sondern auch die Arbeitsplätze ihrer Mitarbeiter. „Ich hoffe sogar, dass wir einige neue Jobs schaffen können."

Eins wird auch bei steigendem Umschlag allerdings zurückgehen: Die Staubbelastung für die Nachbarn. Denn was die Güter sicher aufbewahrt, schützt natürlich auch bestens vor Emissionen.

Städtebau versus Hafennutzung

Binnenschifffahrtsrechtstag des Landes diskutiert im September über Reizthema

Hafenflächen sind nicht nur wirtschaftlich, sondern auch städtebaulich attraktiv. Daher werden auch in Nordrhein-Westfalen die Areale am Wasser zu modernen Stadtquartieren umgestaltet. Gleichzeitig ist NRW aber auch ein starker Wirtschaftsstandort, der eine leistungsfähige Infrastruktur benötigt. Geeignete Flächen für gut funktionierende Binnenhäfen sind dabei besonders wichtig. An diesem Punkt treffen zwei unterschiedliche Konzepte der Hafennutzung aufeinander.

Foto: CP/COMPARTNER

In vielen Städten droht ein Konflikt zwischen Städtebau und den Bedürfnissen der Hafenfirmen.

Die sich aus dem Konflikt „Städtebau versus Hafennutzung" ergebenden Fragen beleuchtet der Binnenschifffahrtsrechtstag des Landes Nordrhein-Westfalen, zu dem das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen am 19. September 2013 nach Duisburg einlädt. Im „Haus der Unternehmer" stellen renommierte Rechtswissenschaftler sowie Vertreter von Kommunen, der Hafenwirtschaft und der Binnenschifffahrt Herausforderungen und Lösungsansätze in den Mittelpunkt ihrer Vorträge. So wird beispielsweise Prof. Dr. Heike Flämig vom Institut für Verkehrsplanung und Logistik der Technischen Universität Hamburg-Harburg einen Überblick zum aktuellen Stand der Konfliktlage geben. Dagegen widmet sich Prof. Dr. Wilfried Erbguth, Inhaber des Lehrstuhls für Öffentliches Recht der Juristischen Fakultät der Universität Rostock und wissenschaftlicher Leiter der Tagung, dem Thema „Kollision zwischen Bauleitplanung und hafenbezogener Fachplanung" und damit verbundenen Rechtsfragen. Rainer Schäfer betrachtet in seiner Funktion als Präsident des Bundesverbandes der Öffentlichen Binnenhäfen den Konflikt aus dem Blickwinkel der Häfen.

„NRW ist Logistikstandort Nr. 1 in Deutschland. Eine besondere Bedeutung haben dabei unsere Binnenhäfen als logistische Drehscheiben", unterstreicht Gunther Adler, Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes, die Bedeutung der Häfen und die Notwendigkeit einer landesweiten Fachtagung. Der Binnenschifffahrtsrechtstag richtet sich an interessierte Vertreter von Kommunen, Hafenwirtschaft, Binnenschifffahrt und juristisch Fachkundige aus Wissenschaft und Praxis.

Das Programm mit Anmeldeformular steht unter www.mbwsv.nrw.de/verkehr/Schifffahrt/Binnenschifffahrtsrechtstag/index.php als Download zur Verfügung. Anmeldungen sind auch per Mail unter bsrt@cp-compartner.de möglich, Anmeldeschluss ist der 30. August 2013. Die Teilnahme ist kostenlos.

Keine Aufgabe zu schwer

Fotos: Felbermayr

Wasserweg ist oft die beste Lösung für große und schwere Lasten

Sie sind die Experten für die richtig dicken Dinger, drehen auch schon mal das ganz ganz große (Turbinen-)Rad. Kaum ein Auftrag ist Ihnen zu schwer. Und deshalb schätzen Anlagen-, Schwermaschinen- und Windkraftbauer bis tief in den Niederrhein und die Kölner Bucht die Experten der Firma Felbermayr im Krefelder Hafen. Denn die haben Mittel, um selbst riesige Maschinenteile aus den Angeln zu heben.

Weithin sichtbares Zeichen der technischen Leistungsfähigkeit ist ein Kran der Marke Liebherr – damit können Lasten von bis zu 750 Tonnen umgeschlagen werden. Der Koloss stellt sogar „Big Rocky" in den Schatten, der es schon auf bis dahin ungeschlagene 200 Tonnen bringt. Doch es ist nicht nur reine Kraftleistung, mit der die Krefelder überzeugen. Die Logistiker zeichnen auf Wunsch auch auf den Vor- und Nachlauf verantwortlich. Das klingt leichter, als es ist. Nur noch vereinzelt haben die Straßen die Festigkeit, schwere Güter auszuhalten, an vielen Stellen behindern Engstellen.

Dabei betont Schüring, dass es nicht darum geht, mehr Verkehr und mehr LKW-Bewegungen zu erzeugen – die noch dazu wegen der XXXL-Maße und Gewichte auch noch nachts fahren. Die Wahl fällt nach Möglichkeit auf die Schiene – die über die Krefelder Hafenbahn bestens angebunden ist. Schüring weiß aber auch genau, dass die angebotenen Logistikdienstleistungen für seine Kunden sehr wichtig sind. Sowohl für die Warenauslieferung als auch für die Zustellung.

Um diesen Anforderungen künftig noch besser gerecht werden zu können hat Felbermayr massive Investitionen in Montage- und Lagerhallen geplant. Damit können Felbermayr Kunden künftig direkt am Hafen Industriekomponenten fertigen. Für den anschließenden Transport kann zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasser gewählt werden. Darüber hinaus soll aber auch der Schüttgutumschlag, mit derzeit etwa 300.000 Tonnen pro Jahr, weiter forciert werden.

Multimodale Lage

Für uns war es wichtig, dass der Standort einen Anschluss an das Wasser hat", erklärt Niederlassungsleiter Jürgen Schüring, weswegen die Wahl der Österreicher nach sorgfältiger Suche auf Krefeld fiel. Denn mehr noch als in anderen Branchen geht der Trend im Schwerlastverkehr zu multimodalen Transporten. Nicht nur, weil es sich rechnet und oftmals umweltfreundlicher ist: Die Straßeninfrastruktur ist den Anforderungen der Spezialisten an vielen Stellen nicht mehr gewachsen. Die vertrauensvolle und gute Zusammenarbeit mit dem Hafen sei ein weiteres Plus, so freut sich der Niederlassungleiter.

Olympiareif

270 Reisezugwagen werden bis auf Weiteres im Krefelder Schwerlasthafen durch das Unternehmen Felbermayr in Binnenschiffe umgeschlagen. Für den Hub der rund 60 Tonnen schweren Garnituren kommen der Stationärkran „Big Rocky" und ein Mobilkran zum Einsatz. Ende November wird die letzte Zuggarnitur Krefeld verlassen und via Amsterdam nach Ust Luga in Russland verschifft. Dort werden die komfortablen Regionalzüge anlässlich der Winterolympiade 2014 in Sotschi zum Einsatz kommen.

Erweiterung

Im Frühjahr hat Felbermayr von der belgischen Bahnfracht-Gruppe SNCB Logistics die Binnenschifffahrtsunternehmen H & S Container Line und Haeger & Schmidt International sowie eine Mehrheitsbeteiligung an der belgischen RKE übernommen. Für das Geschäftsfeld Transport- und Hebetechnik bedeutet die Übernahme eine wesentliche Erweiterung des Leistungsspektrums in Richtung Binnenschifffahrt und maritime Dienstleitungen. Schon vorher war Felbermayr als Schwertransportlogistiker und Betreiber von Häfen, in Krefeld am Rhein und Linz an der Donau aktiv.

In ganz Europa im Einsatz

2.700 Mitarbeiter kümmern sich um die Wünsche der Kunden

Das österreichische Familienunternehmen Felbermayr ist ein europaweit kompetenter und leistungsstarker Partner für die Lösung schwierigster Transportprobleme. Insgesamt sind rund 2.700 Mitarbeiter in den Transportbereichen Straße, Schiene und Wasser sowie in der Vermietung von Kränen, Arbeitsbühnen und Staplern sowie der Schwermontage und dem Bauwesen tätig. Sie beweisen täglich Know-how und Kompetenz. Und das mit 71 Standorten in 18 Ländern Europas. Im Geschäftsfeld Bau wird diese Leistungspalette mit den Bereichen Hoch-, Tief- und Spezialtiefbau, der Durchführung von Abbrüchen, dem Vertrieb von Kies bis hin zu Lösungen in der Abfallwirtschaft vervollständigt. Seit Jahren ist Felbermayr in beiden Bereichen als Komplettanbieter erfolgreich positioniert.

Mit einem hohen Anspruch: „Um wirklich jedes Vorhaben abwickeln zu können, bieten wir eine bewährte Kombination aus Technik und Know-how. Mit unseren Bereichen Transport- und Hebetechnik haben wir für jede Aufgabe die perfekte Lösung, wenn sie nur schwer genug ist", erläutert der Krefelder Niederlassungsleiter Jürgen Schüring (Foto). Qualität versteht er als die Erfüllung von Kundenanforderungen „und somit Grundvoraussetzung für unsere tägliche Arbeit." International anerkannte Zertifizierungen wie ISO 9001:2000 und SGU/SCC seien dabei selbstverständlicher Bestandteil.

NRW-Wirtschaft warnt

Kammern befürchten einen drohenden Verkehrskollaps

Die Infrastruktur war Thema des IHK-Verkehrskongresses in Düsseldorf

Morsche Brücken und Dauerstau – Verkehr ist im Transitland NRW ein Dauerbrenner. Doch es fehlt hinten und vorne am Geld für die Sanierung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Nun zeichnen sich offenbar Lösungen ab.

Vor „einem parteipolitischen Scharmützel" über die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur warnte Paul Bauwens-Adenauer, Präsident der IHK NRW, auf dem IHK-Verkehrskongress in Düsseldorf. Dazu sei die Situation viel zu ernst und dürfe nicht auf die lange Bank geschoben werden, sagte Bauwens-Adenauer vor mehr als 200 Teilnehmern. Er drängte auf einen parteiübergreifenden „Rettungspakt zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur".

Laut einem Positionspapier der IHK sind inzwischen 23 Autobahnbrücken in NRW für LKW nur noch eingeschränkt passierbar. Die Landesregierung geht davon aus, dass allein 300 Brücken an Autobahnen und Bundesstraßen kurzfristig und weitere 700 mittelfristig saniert werden müssen. Die Situation bei der Schieneninfrastruktur gilt ebenfalls als besorgniserregend. Die Zahl der Nadelöhre wird nach einer Analyse des Instituts für Verkehrswissenschaft der Uni Münster bis 2025 um 40 Prozent auf 110 ansteigen. Zahlreiche Bahntransporte wären dann nur noch mit Einschränkungen und Behinderungen möglich und das vor dem politischen Hintergrund, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern zu wollen. In der Binnenschifffahrt bereiten insbesondere die Kanäle Probleme. Vor allem der mehrlagige Containerverkehr sowie der Einsatz von Großmotorgüterschiffen und Schubverbänden scheitern laut IHK an zu niedrigen Brücken und unterdimensionierten Schleusen und Wendebecken. Zusätzlich fehlen Umschlagflächen und mangelt es an der Erreichbarkeit der Hafenareale.

Dass die Zeit drängt, machte auch NRW-Verkehrsminister Michael Groschek (SPD) deutlich. Die Schäden allein an den Autobahnbrücken in NRW seien schlimmer als erwartet. Nach neuen Zahlen des Landesbetriebs Straßenbau müssten mindestens 4,2 Mrd. Euro kalkuliert werden, um innerhalb von zehn Jahren die großen Brücken in NRW zu sanieren. Das seien 700 Mio. Euro mehr als bislang veranschlagt. Mögliche Folge: Niemand könne heute garantieren, dass die rund 50 Jahre alte Leverkusener Rheinbrücke noch so lange halte, bis der Ersatzbau fertig sei, warnte Groschek. Möglicherweise müsse die alte Brücke vor 2020 gesperrt werden, weil die Notreparaturen nicht mehr ausreichten. ag

„Ver.di hat Maß und Ziel verloren"

Verbände kritisieren den Streik der Schleusenwärter als unverhältnismäßig

Mit Unverständnis und Kritik hat der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt (BDB) auf den Streik der Schleusenwärter reagiert, den die Gewerkschaft Ver.di ausgerufen hat. Auch die zeitweise Aussetzung des Ausstandes in der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung führe zu keiner dauerhaften Entspannung im Güterverkehr. Planbare und verlässliche Logistikketten ließen sich auf dieser Situation nicht aufbauen.

Der BDB richtete Appelle an ver.di und an die Mitarbeiter der WSV. „Dieser Streik der Schleusenwärter trifft nicht den Bundesverkehrsminister, der gezwungen werden soll, an den Verhandlungstisch der Gewerkschaft zurück zu kehren. Dieser Streik trifft ausschließlich die am System Wasserstraße Beteiligten, und dort insbesondere die Unternehmer in der Binnenschifffahrt. Denen sind in den bundesweit Umsatzausfälle in Millionenhöhe entstanden", erklärt BDB-Präsident Georg Hötte. Noch nicht absehbar sei zudem, inwieweit die Systemverlässlichkeit und das Image des Verkehrsträgers Binnenschifffahrt in den Augen der verladenden Wirtschaft leiden.

Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt befürchtet Umsatzausfälle in Millionenhöhe.

Auch der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) hat kein Verständnis mehr für den WSV-Streik. Er treffe Binnenschifffahrt und Häfen im besonderen Maße und sei unverhältnismäßig, so das Urteil. Der BÖB fordert ver.di auf, den Streik sofort auszusetzen und die Befahrbarkeit der betroffenen Wasserstraßen wieder herzustellen.

Die Binnenschifffahrt und damit verbunden die Binnenhäfen leiden genug unter dem schwachen Güterwachstum – wie die ganze Logistikbranche. Der Streik kommt daher zum ungünstigsten Zeitpunkt. „Es ist unvorstellbar, dass eine Bundesverwaltung den freien Verkehr auf der Wasserstraße verhindert und damit einen wichtigen Verkehrsträger ins Abseits stellt", beschreibt Jens Hohls, Geschäftsführer des Hafens Braunschweig und Präsidiumsmitglied des BÖB, die aktuelle Situation. Die langfristigen Streik-Planungen von ver.di seien für die Binnenhäfen unannehmbar, so auch Boris Kluge, Geschäftsführer des BÖB.

Infrastruktur erhalten und ausbauen

Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer besucht Neuss und lobt Logistikstandort Hafen

Zu einem Besuch in den Neusser Hafen kam jetzt Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer auf Einladung der Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU im Rhein-Kreis Neuss. „Hier passiert so viel zum Thema Logistik" begrüßte ihn der Vorsitzende Dr. Jens Hartmann. Den Beweis lieferten stellvertretend die Unternehmen UPS Deutschland Inc. & Co. OHG, Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG und Dachser GmbH & Co. KG. Bei allen Unterschieden hatten die Kurzvorträge einen gemeinsamen Nenner: Eine zukunftsfähige und verlässliche Infrastruktur ist wichtig, für den Kreis, das Land und die Bundesrepublik. „Wir sind das logistische Herz des Kreises und der Region – der Hafen", erklärte Rainer Schäfer, Geschäftsführer der Neuss Düsseldorfer Häfen.

Verkehrsminister Ramsauer (re.) nutzte seinen Besuch in Neuss für interessante Gespräche.

Inhaltlich stimmte Ramsauer den Referenten aus vollem Herzen zu: „Eine gute Logistikinfrastruktur ist eine Grundvoraussetzung, dass die Wirtschaft florieren kann." Die Spitzenstellung innerhalb Europas verdanke Deutschland der im Weltmaßstab immer noch ganz hervorragenden Verkehrsinfrastruktur. „Und deshalb dürfen wir nicht nur in Bildung investieren, sondern auch in Asphalt, Beton, Wasserstraßen und Schienen. Was nützt es unseren jungen Leuten, wenn sie eine gute Ausbildung haben aber dann eine Infrastruktur vorfinden, mit der man nichts bewegen kann? Deshalb gehört beides dringend zusammen. Unser Motto ist es Mobilität zu ermöglichen und nicht zu verhindern. Ein klares Ja zu Mobilität und auch für Wachstum von Mobilität."

Der nächste Bundesverkehrswegeplan gehe von Zunahmen von 60 bis 80 Prozent aus, im Transit sogar von 150 Prozent. „Und der Personenverkehr wird um ein Fünftel bis ein Viertel steigen."

Dafür seien Leitplanken und verlässliche Rahmenbedingungen erforderlich. Dabei gehe das Prinzip Erhalt vor Neubau, da die Infrastruktur bei allen vier Verkehrsträgern nicht proportional ausgebaut werden könne. „Das scheitert an der Finanzierung und an der Akzeptanz in der Öffentlichkeit."

Als weitere Grundsätze nannte der Verkehrsminister die Steigerung der Effektivität des Netzes, die Verzahnung der einzelnen Verkehrsträger und die Verkehrsverlagerung von der Straße auf Schiene und Wasserstraße. „Die Bedeutung der Wasserstraße ist im Bewusstsein der deutschen Bevölkerung völlig unterbelichtet", bilanzierte er aber auch kritisch.

Industrie formuliert „To Do-Liste"

Fünftes BranchenForum SchifffahrtHafenLogistik.NRW diskutiert maritime Anbindung

Politischer Höhepunkt des 5. BranchenForums SchifffahrtHafenLogistik des Logistikclusters NRW und der Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e. V. (VVWL) in Zusammenarbeit mit der niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg war die Überreichung des „Duisburger Flächenpapiers" des Logistikclusters NRW, des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik NRW e. V. (VVWL) und der Industrie- und Handelskammern NRW an Michael Groschek, Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Dr. Christoph Kösters, Clustermanager des Logistikclusters NRW und VVWL-Hauptgeschäftsführer, betonte gegenüber Minister Groschek, dass die ausreichende Verfügbarkeit und Sicherung geeigneter Logistikflächen ein entscheidender Faktor für die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfestigkeit des Logistikstandortes NRW ist. Bemerkenswert ist, dass namentlich 17 Industrieunternehmen, Hafen- und Logistikdienstleister aus dem Cluster-Branchenkreis SchifffahrtHafenLogistik.NRW, 9 aus dem Branchenkreis Logistikimmobilien und -Flächen sowie die Häfen aus NRW die Erklärung mittragen.

Überreicht wurde die „Duisburger Flächenerklärung" von Dr. Christoph Kösters, Joachim Brendel, Federführer Verkehr der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen und dem Hausherr, Burkhard Landers, Präsident der niederrheinischen Industrie- und Handelskammer Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg. In seinen Begrüßungsworten betonte der Präsident, der Industrie- und Logistikstandort NRW habe nicht nur ein Anbindungsproblem (Stichwort: Infrastruktur-Zustand und -Engpässe), er habe auch ein Flächenproblem. Zusätzliche Anforderungen oder eine immer weiter heranrückende Wohnbebauung seien für die Logistik eine zunehmende Herausforderung. Die Stolpersteine der wirtschaftlichen Entwicklung hießen: Lärmschutz, Luftreinhalteplanung oder Fahrverbote. Industrie und Logistik brauchten aber Freiräume und Entwicklungschancen.

Überreichung der „Flächenerklärung" an Minister Groschek (li.)

Foto: Logistik.NRW

„NRW ist maritim, wir sind Atlantik-Anlieger", mit dieser vielleicht außerhalb NRW etwas überraschenden Kernthese eröffnete Minister Groschek. NRW habe nach wie vor den größten Industriebesatz in Deutschland, das solle auch so bleiben und dafür benötige NRW die maritime Anbindung, zu den ZARA-Häfen noch dringender als zu den für NRW ebenfalls wichtigen deutschen Nordseehäfen.

„Mercator“ lotet die Sohle aus

Wasser- und Schifffahrtsamt hat ein neues Peilschiff erhalten, das den Rhein untersucht

Das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Duisburg-Rhein stellt sein neues Peilschiff „Mercator“ im Rahmen einer feierlichen Schiffstaufe am 27. Juni in den Dienst. „Damit nehmen wir nach 20 Jahren wieder ein neues Arbeitsschiff in Betrieb“, so Erich Wicher, Sachbereichsleiter des WSA. Die Schiffswerft Barthel baute das Schiff in 15 Monaten. Stationiert ist der Neuzugang im Homberger Hafen. Das PS „Mercator“ ersetzt die Peilschiffe „Reiher“ und „Bingerbrück“.

Das PS „Mercator“ wird zukünftig die Vermessung der Rheinsohle von Bad Honnef/Linz bis zur deutsch/niederländischen Grenze durchführen. Hierfür ist es mit einem Fächerecholotmesssystem ausgerüstet. Dieses System besteht aus drei Fächerecholoten, die Streifen der Gewässersohle entlang des Schiffskurses aufnehmen.

Foto: WSA Duisburg-Rhein

Untersucht auch den Rhein vor Krefeld, Düsseldorf und Neuss: das neue Peilschiff „Mercator“.

Das System wurde von der Fa. Kongsberg Maritime AS aus Hamburg geliefert.

Die ausgewerteten Peildaten dienen der Schifffahrt als Information und sind Grundlage für die Berechnungen der zukünftigen Entwicklung der Rheinsohle sowie für die Planung von Baumaßnahmen.

Das Peilschiff leistet aber auch wichtige Hilfestellung bei Schiffsunfällen durch Hindernissuche, zum Beispiel Anker, Lukendeckel, Container und anderem, die in den Fluss gefallen sind.

Namensgeber ist der Duisburger Wissenschaftler und Kartograph Gerhard Mercator (1512 - 1594). Er ist der bekannteste Einwohner seiner Stadt und vollendete (in seinem Arbeitszimmer) seinen berühmten Atlas. Ein Werk, das die Kartographie revolutionierte und der Seefahrt buchstäblich den Weg zu neuen Gestaden zeigte.

Am 5. März 1512 wurde Gerhard Mercator in Rupelmonde bei Antwerpen geboren. Nach dem Studium an der Universität zu Löwen erlernte er Kupferstechen und Globenbau, dann machte er sich selbständig. 1541 brachte er seinen Erdglobus heraus, auf dem erstmals Kompass-Kurslinien eingezeichnet waren, 1551 folgte sein Himmelsglobus. 1552 zog er mit Familie und Werkstatt nach Duisburg. In seiner neuen Heimatstadt schuf der Gelehrte die große Europakarte, die über 100 Jahre Vorbild für alle Karten des Kontinents war. 1569 erschien die Weltkarte „ad usum navigantium“.

Ein wichtiger Schritt

Finanzierungsverträge für die Betuwe-Linie unterzeichnet

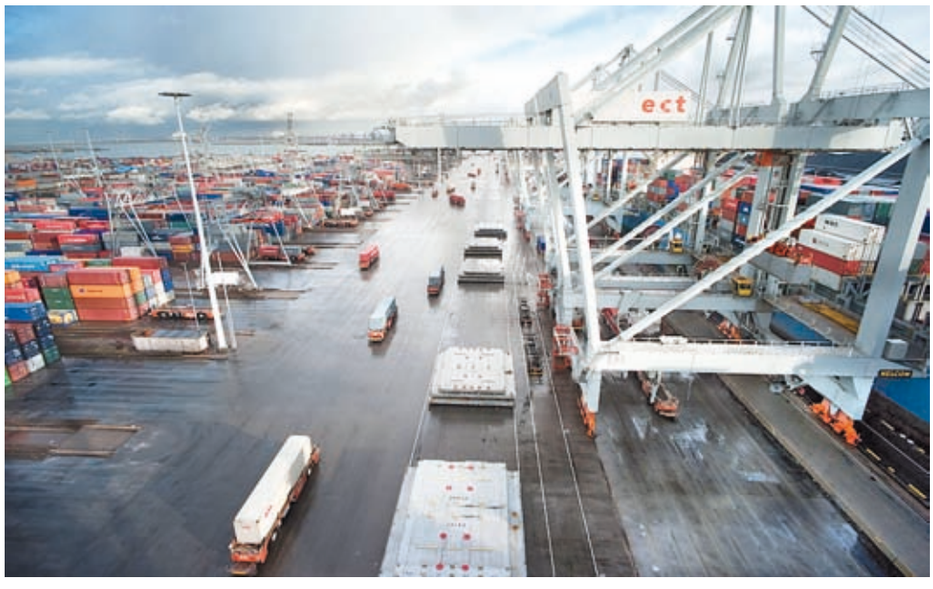


Foto: Port of Rotterdam/Freek van Arkel

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, die Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen Hannelore Kraft, ihr Verkehrsminister Michael Groschek und der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Rüdiger Grube haben in Bonn die Finanzierung für den dreigleisigen Ausbau der Schienenstrecke von Emmerich nach Oberhausen vereinbart. Die Bahnstrecke ist Teil einer der wichtigsten und viel befahrensten Güterverkehrsachsen Europas: Sie verbindet den Ballungsraum Ruhrgebiet und den Rheintalkorridor mit den Nordseehäfen und der BETUWE-Linie zum Seehafen Rotterdam.

In den nächsten Jahren werden insgesamt rund 1,5 Milliarden Euro in den Ausbau der rund 73 Kilometer langen Strecke investiert. Davon trägt das Land Nordrhein-Westfalen 450 Millionen Euro. Der Bundesanteil beträgt rund 746 Millionen Euro, davon rund 51 Millionen Euro TEN-Mittel. Die verbleibende Summe wird anteilig von Bahn und Dritten übernommen.

Das Projekt umfasst insbesondere den Bau eines dritten Gleises von Oberhausen Hauptbahnhof über Emmerich bis zur Grenze zwischen Deutschland und den Niederlanden. Im Zuge des Ausbaus werden Bahnübergänge ersetzt und die Strecke mit dem Zugbeeinflussungssystem ETCS ausgerüstet. Außerdem werden Lärmschutzmaßnahmen für die Anwohner realisiert. Entlang der Strecke entstehen Schallschutzwände auf einer Länge von rund 75 Kilometern.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer: „Wir wollen mehr Güter von der Straße auf die Schiene bringen. Mit dem Ausbau der BETUWE-Linie machen wir den mit Abstand wichtigsten Güterverkehrskorridor in Deutschland und Europa für die Zukunft fit. Damit können auf diesem wichtigen Korridor künftig deutlich mehr Güter transportiert werden. Auch die Kapazitäten für den Fern- und Nahverkehr werden erhöht. Damit stärken wir die Wirtschaft in der Region. Und vom verbesserten Schallschutz profitieren alle Anwohner.“

Hannelore Kraft, Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen: „Seit mehr als 20 Jahren versuchen wir die BETUWE-Linie auf die Schiene zu bringen. Seit Jahrzehnten müssen Unternehmen ihre Güter aus und zu den Seehäfen der Niederlande durch diesen Engpass transportieren. Nun kann die Wirtschaft in NRW und ganz Deutschland endlich aufatmen. Diese heutige Unterzeichnung ist ein Meilenstein für die nordrhein-westfälische Verkehrspolitik.“

Kette entlang des Rheins

Sprudelnde Erfrischung: Trinkbrunnen der Stadtwerke Düsseldorf

Kühles Nass mit Rheinblick bieten die Stadtwerke Düsseldorf.

Abkühlung an heißen Tagen – für Düsseldorfer in der Nähe des Rheins kein Problem: Die Stadtwerke Düsseldorf, Wasserspezialisten der Landeshauptstadt, haben inzwischen vier Trinkbrunnen installiert, die von April bis Oktober kühlendes Nass spenden – rund um die Uhr.

Erst im vergangenen Jahr hatten die Stadtwerke Düsseldorf zwei neue Anlagen in Betrieb genommen. Einer am Parlamentsufer in der Nähe des Rheinturms, ein weiterer auf dem Hammer Deich. Sehr zur Freude auch prominenter Erholungssuchender: „Trinkbrunnen spenden Spaziergängern, Sportlern oder Touristen durch ihr kühles Wasser jederzeit eine gesunde Erfrischung", erklärt Oberbürgermeister Dirk Elbers.

„Die Brunnen sind eine Eigenkonstruktion der Stadtwerke Düsseldorf, sehr robust und bieten Wasser bester Qualität", betonte Rainer Pennekamp, Vorstand der Stadwerke. Insgesamt sind es inzwischen vier Trinkbrunnen, die anderen beiden stehen an den Wasserwerken Am Staad und Flehe. Da das Quartett nahe am Rhein gelegen ist entsteht eine Achse.

Die Anlage am Parlamentsufer liegt inmitten einer kleinen Grünfläche zu Füssen des Rheinturms, in der viele Flaneure, Radfahrer oder Skater unterwegs sind. Der Brunnen auf dem Hammer Deich, direkt gegenüber der Einmündung der Blasiusstraße in die Straße Am Sandacker gelegen, ist ebenfalls ein idealer Anlaufpunkt für Radler und Spaziergänger.

Das Trinkwasser der Brunnen kommt direkt aus der Leitung. Sie werden von April bis Oktober, also in der frostfreien Zeit eines Jahres, in Betrieb sein. Im Winter werden sie demontiert.

Die beiden neuen Brunnen zeigen sich in einer schlichten Edelstahl-Optik. An ihrer höchsten Stelle messen die Trinkbrunnen 1,20 Meter, an der abgeschrägten Seite nur 85 Zentimeter. Ihr Durchmesser beträgt 30 Zentimeter.

Die Stadtwerke Düsseldorf hatten die Errichtung der Brunnen bezahlt. Ihre Mitarbeiter kümmern sich zudem um die Unterhaltung und die In- und Außerbetriebnahme der Anlagen im Frühjahr und Herbst. Die Landeshauptstadt übernahm die Kosten für die Abwasseranschlüsse und die Pflege der Brunnenumgebung.

Die beiden Brunnen an den Wasserwerken sind mit steinernen Reliefs versehen und wirken eher klassisch.

Die Wasserspeier sind als „Dauerläufer" konzipiert. So ist garantiert, dass es dort rund um die Uhr frisches Wasser von guter Qualität gibt. Sie sind auf diese Weise auch nicht anfällig für mechanische Beeinflussungen, und der Fluss des Wassers stagniert nicht. Bewusst wurde ein geringer Durchfluss von nur 1,5 Liter je Minute gewählt – das entspricht übers Jahr betrachtet in etwa dem Verbrauch von zwei Einfamilienhäusern.

Übrigens: Viele Städte und Kommunen, Wasserversorger und private Anbieter betreiben öffentliche Trinkwasseranlagen. Auf der Seite des Stadtwerke Düsseldorf ejournals können Interessenten eine App herunter laden, die den direkten Weg zur nächsten kühlenden und erfrischenden Trinkwasserquelle weist: http://ejournal.swd-ag.de/kuehl-und-gesund/2-2013/1-2-2013/5319.

Gejagter Mini-Jäger lebt auch in Städten

Das Mauswiesel ist das Tier des Jahres 2013 und ernährt sich insbesondere von Nagetieren wie Mäusen

Foto: Wikipedia/Keven Law

Zum Tier des Jahres 2013 hat die Schutzgemeinschaft Deutsches Wild das Mauswiesel gewählt. Die auch Zwerg- oder Kleinwiesel oder volkstümlich Hermännchen genannte Art, ist ein Raubtier aus der Familie der Marder. Neben dem Hermelin ist es das zweite in Mitteleuropa heimische Wiesel.

Das Mauswiesel ist der kleinste Vertreter der Raubtiere überhaupt, wenn es auch in ihrem großen Verbreitungsgebiet erhebliche Größenunterschiede gibt. So schwankt die Kopfrumpflänge zwischen 11 und 26 Zentimeter, die Schwanzlänge zwischen 2 und 8 Zentimeter und das Gewicht zwischen 25 und 250 Gramm. Ihr Verbreitungsgebiet reicht von Westeuropa bis Japan und China und schließt im Gegensatz zum Hermelin auch den Mittelmeerraum und das nördliche Afrika mit ein. Nur in Irland, Island und den arktischen Inseln leben sie nicht.

Mauswiesel bewohnen eine Reihe von Habitaten, darunter Grünland- und Weinbergsbrachen, Waldränder, Wiesen und Weiden. Aber auch in den Grünzonen der Städte trifft man sie.

Die Nahrung der Mauswiesel besteht vorrangig aus Kleinsäugern, insbesondere Nagetieren. Durch ihren Körperbau sind sie hervorragend an die unterirdische Jagd in Mäusegängen angepasst. Mauswiesel sind bekannt dafür, dass sie auch Beutetiere, die wesentlich größer sind als sie selbst, angreifen und töten, beispielsweise Kaninchen. In der Regel wird das Opfer durch Genickbiss getötet.

Die Paarung kann das ganze Jahr über erfolgen. Die Tragzeit dauert rund 34 bis 37 Tage, die Wurfgröße liegt bei durchschnittlich fünf und kann von drei bis zehn variieren.

Viele Tiere sterben in ihrem ersten Lebensjahr. Zu ihren natürlichen Feinden zählen unter anderem Greifvögel, Eulen, Füchse und auch Hermeline.

Da Mauswiesel sich vorrangig von als Schädlingen angesehenen Nagetieren ernähren, wird ihnen mit Wohlwollen begegnet.

Ein besonderer Gast in Köln

Shell gibt erstmals mit einem Binnentanker auf dem Rhein Vollgas

Der erste zu 100 Prozent mit verflüssigtem Erdgas (Liquified Natural Gas, LNG) betriebene Binnentanker feierte seine Deutschlandpremiere im Kölner Rheinauhafen. Künftig wird die „Greenstream" regelmäßig den Rhein zwischen Rotterdam und Basel befahren und dabei Produkte wie Dieselkraftstoff und Heizöl befördern.

„Dieses LNG-betriebene Binnenschiff ist ein Novum für Shell und für die Binnenschifffahrt", erklärte Bettina Pohl-Lütcke, Geschäftsführerin von Shell Energy Deutschland, bei der Vorstellung des Schiffes. „Ein neuer, alternativer Treibstoff für die Rheinschifffahrt ist Wirklichkeit geworden. Shell sieht im LNG als Treibstoff für die Küsten- und Binnenschifffahrt eine große Zukunft, denn LNG kann helfen, Luftschadstoff-Emissionen der Schifffahrt zu reduzieren und die Energieversorgung von Schiffen auf eine breitere Basis zu stellen."

Fotos: Shell Deutschland Oil GmbH

Die „Greenstream" befährt inzwischen regelmäßig den Rhein – effizient und umweltfreundlich.

Martin van Veen, Frachtmanager bei Shell Trading in Rotterdam, ergänzt: „Der langfristige Aufbau einer eigenen LNG-Schiffstreibstoff-Industrie hat das Potenzial, nicht nur Binnenschiffe mit Treibstoff zu versorgen, sondern auch Fähren, Schlepper und sogar Kreuzfahrtschiffe – und dies weltweit. Zum Beispiel wird Shell in den kommenden Jahren zwei LNG-Korridore aufbauen, in erster Linie für die Schifffahrt entlang der US-Golfküste und auf den großen Seen in den Vereinigten Staaten."

„Das Binnenschiff bietet wirtschaftlich sinnvolle, ökologisch nützliche Alternativen zum Transport auf der Straße", sagte Rainer Schäfer, Geschäftsführer der RheinCargo und Präsident des Bundesverbandes öffentlicher Binnenhäfen. „Gerade hier im Rheinland spielt dies eine erhebliche Rolle – schließlich bewältigt der Rhein als Binnenwasserstraße fast 80 Prozent im Güteraufkommens der deutschen Binnenschifffahrt."

Der Binnentanker „Greenstream" wurde auf der niederländischen Peters-Werft in Kampen entworfen und gebaut, wo sich auch ein Schwesterschiff derzeit in Bau befindet. Beide sind von Shell gechartert. Ihr Einsatzgebiet wird die Niederlande, Belgien, Deutschland und die Schweiz umfassen. Beide Neubauten sind mit zahlreichen Innovationen im Bereich Sicherheit und Effizienz ausgestattet. Im Gegensatz zu herkömmlichen Binnenschiffen wird die „Greenstream" etwa nicht von einem einzelnen großen Motor angetrieben, sondern von vier kleineren Aggregaten mit einem hohen Wirkungsgrad. Wenn zum Beispiel flussabwärts weniger Leistung benötigt wird als „zu Berg", wie der Schiffer die Fahrt gegen den Strom nennt, so ist durch die neue Konstruktion eine Leistungsanpassung möglich. Mit dem entsprechenden Einsparpotenzial beim Treibstoff.

Größte Raffinerie Deutschlands

Auf 440 Hektar arbeiten beinahe 3.000 Menschen – darunter 100 Auszubildende

Mit ihren Standorten Köln-Godorf und Wesseling ist die Rheinland Raffinerie die größte Raffinerie Deutschlands. Und einer der größten und wichtigsten Partner der RheinCargo, die am Standort Godorf den Umschlag gestaltet.

Die Raffinerie hat eine Rohölverarbeitungskapazität von mehr als 16 Millionen Tonnen pro Jahr auf einer Gesamtfläche von 440 Hektar und ist im Jahr 2002 aus der Fusion der Raffinerie der ehemaligen deutschen Mineralölgesellschaft DEA in Wesseling und der Shell Raffinerie in Köln-Godorf entstanden. Sie beschäftigt rund 1.600 festangestellte Mitarbeiter verschiedener Fachrichtungen und bildet mehr als 100 Auszubildende aus. Zusätzlich sind regelmäßig bis zu 1.300 Mitarbeiter von Partnerfirmen im Werk tätig.

Das Werk Nord der Rheinland Raffinerie in Köln-Godorf ist mit einer Kapazität von mittlerweile fast 10 Millionen Tonnen pro Jahr eine der modernsten und leistungsfähigsten Anlagen in Deutschland und Europa. Es produziert vor allem klopffeste Otto- und Dieselkraftstoffe sowie Kerosin, Heizöle und Bitumen.

Die hohe Leistungskraft ist die Folge eines konsequenten Ausbaus und ständiger Verbesserungen seit der Eröffnung 1960. Zu dieser Zeit war das Werk bereits die größte Raffinerie der damaligen Deutschen Shell AG mit einem Jahresdurchsatz von zunächst 4 Millionen Tonnen Rohöl pro Jahr. Während des Wirtschaftsbooms der folgenden Jahre stieg die Nachfrage nach Rohölprodukten immer mehr an. Nach umfangreichen Ausbaumaßnahmen konnte 1967 ein zweiter Anlagenkomplex aus Destillations- und Weiterverarbeitungsanlagen den Betrieb aufnehmen.

Seit dem Joint Venture 2002 mit Shell ist das Werk Süd in Wesseling Teil der Rheinland Raffinerie. Das Werk ist eines der modernsten der Raffinerie-Industrie. Es produziert neben Mineralölprodukten vor allem Aromaten, Olefine und Methanol als Grundprodukte für die petrochemische Industrie. Mit der Zeit wurde die Rohölkapazität von 250.000 Tonnen auf heute rund 7 Millionen Tonnen pro Jahr gesteigert.

Kraftstoffe werden hier bereits seit über 70 Jahren hergestellt.

Gemeinsam Verkehre schaffen und verlagern

Hafen Hamburg und RheinCargo luden Logistiker zu einer Fahrt auf dem Rhein um Möglichkeiten zu diskutieren

Zu einem Ausflug hatten Hafen Hamburg Marketing e. V., CTS Container-Terminal GmbH, TFG Transfracht und RheinCargo GmbH & Co. KG nach Köln auf das Fahrgastschiff MS „Drachenfels" eingeladen. Und 150 Gäste folgten gerne der Einladung. Nicht nur, um die Aussicht auf dem sommerlichen Rhein zu genießen und den Kölner Hafen aus einer ganz ungewöhnlichen und seltenen Perspektive kennen zu lernen. Sondern auch um alte Freunde zu treffen, bestehende Kontakte zu erneuern und neue Bekanntschaften zu schließen. Denn die Hamburger waren mit zahlreichen Firmenvertretern aus der Hansestadt angereist.

Foto: Hafen Hamburg Marketing

Für Hamburg, Deutschlands größten Seehafen, ist Nordrhein-Westfalen mit einem Gesamtvolumen von etwa 500.000 TEU pro Jahr eines der wichtigsten deutschen Bundesländer im Container-Hinterlandverkehr, betonte dann auch Volker Hahn, Marktbetreuer Nord und West. „Ein leistungsstarker Hafen mit Linienverkehren in alle bedeutenden Marktregionen der Welt bildet die Grundlage für die sehr gute Anbindung Nordrhein-Westfalens im seeseitigen Außenhandel via Hamburg." Die wichtigen und zahlreichen Logistikketten seien auf starke Partner aus Hamburg und eben auch aus NRW angewiesen, um die Anforderungen der Kunden erfüllen zu können.

Als ein Problem bezeichnete der Logistikexperte den Verkehrsmix, der sich vor allem auf die Straße konzentriert. „Gemeinsam mit ihnen werden und wollen wir aktiv Prozesse und Produkte entwickeln, um diese Transporte aufrecht zu erhalten und wenn möglich zu verlagern." Um dieses Ziel zu erreichen, sei es aber notwendig Partner nicht nur aus Logistik, Wirtschaft und Industrie zu gewinnen, sondern auch vom Land und den Ministerien, um entsprechende Verkehre zu etablieren.

RheinCargo-Geschäftsführer Rainer Schäfer bezeichnete den Hafenverbund als die Plattform, die diese Verkehre und Projekte möglich macht. „NRW als industriestärkstes Land, Köln als der Industriestandort in NRW, müssen für jeden im Fokus stehen, wenn es darum geht Supply Chains zu optiemieren, zu gestalten und zu schaffen."

RheinCargo biete dafür hervorragende Voraussetzungen: Sieben Hafenstandorte erstrecken sich auf 90 Kilometer Rheinstrom. Alle großen Industrieunternehmen und viele Logistikunternehmen, die ihre Ver- und Entsorgung leisten, hätten hier eine Heimat gefunden. RheinCargo sei aber mehr als „nur ein Hafen" sondern auch eines der größten privaten Eisenbahnunternehmen.

Netz in NRW verdichten

Transfracht möchte mehr Güter auf die Schiene holen

Die Anbindung der KV-Terminals per Schiene in Nordrhein-Westfalen (NRW) kommt nicht so richtig in Fahrt. Da hilft offenbar auch nicht intensives Werben des Hamburger Hafens. Nur etwa 18 Prozent der Transporte gehen auf die Schiene und ganze zwei Prozent auf das Binnenschiff.

In Bayern laufen über 60 Prozent der Transporte aus den norddeutschen Seehäfen Hamburg und Bremerhaven per Bahn zu den Terminals, die in der Regel in Binnenhäfen liegen.

Foto: Transfracht

Logistik im Hinterland der Seehäfen: TFG Transfracht.

Größter Anbieter von Zugrelationen im Seehafenhinterland ist die Deutsche Bahn-Tochter TFG Transfracht, seit Juli 2012 vollständig bei der Deutschen Bahn nachdem der Konzern alle Anteile der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) übernommen hat. „Wir wollen für die Logistik mit der Bahn im Hinterland der Seehäfen begeistern", sagte Berit Börke, Vertriebsleiterin von Transfracht.

Transfracht bietet mit dem Albatros-Express regelmäßige Rundläufe zwischen Hamburg und Bremerhaven sowie 20 Terminals in Deutschland, Österreich und der Schweiz an, davon 15 in Deutschland. Kunden sind internationale Reedereien und Spediteure. Über die Terminals werden laut Transfracht jährlich rund 12.000 Verbindungen abgewickelt. Neu ins Programm wurde gerade Ludwigshafen aufgenommen, als Zusatzangebot zum „hochfrequenten Albatros Express-Terminal in Mannheim", das derzeit mit 11 Rundläufen pro Woche bedient wird, wie es heißt. Über die Einbindung des neuen Tiefwasserhafens Wilhelmshaven in das Albatros-Express Netzwerk werden intensive Gespräche geführt, so Börke.

In NRW ist Transfracht in Köln und in Dortmund aktiv. „Wir haben das Transportvolumen Richtung Köln in den letzten Jahren verdoppelt", berichtete Sebastian Kolb, Regionalleiter West der Transfracht. Inzwischen fährt der Albatros-Express sechsmal die Woche zwischen dem CTS Köln, einem der Container-Terminals der Imperial-Tochter neska am Rhein, und den norddeutschen Seehäfen hin und her. Die TFG-Verkehre hören nicht am Terminal auf, sondern werden auch im Vor- und Nachlauf von TFG organisiert, sagte Kolb. In Dortmund werden sieben Züge in der Woche am dortigen Container Terminal im Hafen gezählt, davon zwei mit Weiterleitung nach Regensburg. „Wir wollen in NRW weiter wachsen", sagte Kolb angesichts des geringen Anteils der Bahntransporte. Dabei denkt er aber vor allem an eine Erhöhung der Frequenzen als an neue Relationen.

Transfracht erzielte im abgelaufenen Jahr nach eigenen Angaben mit rund 185 Mitarbeitern einen Umsatz von 245 (Vorjahr: 250) Mio. Euro. Angaben zur Ergebnissituation ihrer Tochter macht die Bahn nicht. ag

OB Elbers besucht das Zukunftsprojekt

Der Rhein ist nicht nur Lebensader der Stadt Düsseldorf, sondern bietet auch noch weitreichende Kapazitäten

Auf der Freifläche neben der heutigen Schwergutplattform im Reisholzer Hafen startete Düsseldorfs Oberbürgermeister Dirk Elbers den dritten Tag seiner diesjährigen Sommertour. Gemeinsam mit Rainer Schäfer, Geschäftsführer Neuss Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG, Dr. Andreas Bruns, Werkleiter Düsseldorf Henkel AG & Co. KGaA, Vorstandsvorsitzender des Industriekreises Düsseldorf e. V., Nikolai Juchem, Mitglied des Vorstandes, Industriekreis Düsseldorf e. V. und Ralf Schopp, Neuss-Düsseldorfer Häfen GmbH & Co. KG sprach er über die Notwendigkeit des Ausbaus der Flächen in Reisholz und den Nutzen für den Wirtschaftsstandort.

Ausführlich ließ sich Bürgermeister Dirk Elbers (li.) die Planungen für den Reisholzer Hafen erklären.

„Berechnungen zur Entwicklung des Güterverkehrs zeigen, dass sich insbesondere der Güterumschlag der sogenannten ZARA-Häfen nach NRW in absehbarer Zeit verdreifachen wird. Davon kann Düsseldorf, mit seiner zentralen Lage am Rhein und der hervorragenden Anbindung an das Straßen- und Schienennetz, wie auch der starken Industrie vor Ort profitieren", so OB Dirk Elbers.

„Der Rhein, als Lebensader unserer Stadt, bietet noch weitreichende Kapazitäten für den Güterverkehr und gleichzeitig Möglichkeiten den Straßen- und Schienenverkehr zu entlasten."

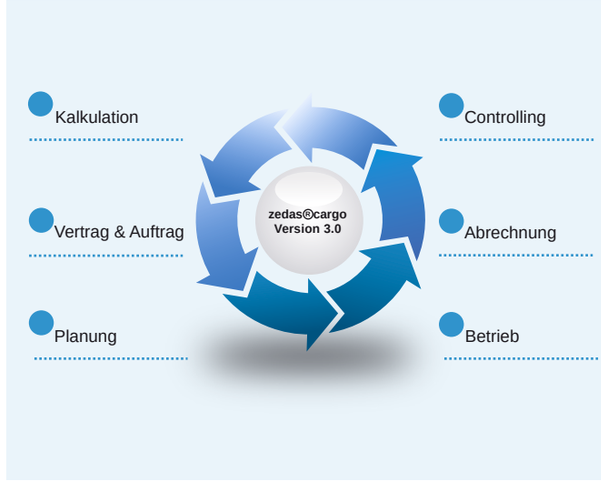
Das Potential des Reisholzer Hafens liegt insbesondere in seiner Trimodalität, also der Anbindung an Wasser, Straße und Schiene. Die Projektplanung sieht einen Hafen mit modernsten technischen Standards vor, der Vorbildcharakter für Binnenhafenprojekte in ganz Europa haben soll. Das gilt gerade auch für die Umweltverträglichkeit, die durch den Einsatz vollelektrischer und emissionsfreier Hafentechnologien auf ein bisher beispielloses Niveau angehoben werden soll. Hinzu kommt, dass die für den Hafenausbau in Betracht kommenden Flächen bereits heute als Industriegebiet ausgewiesen sind, somit also keine Ausweitung des vorhandenen Industriegebiets notwendig ist.

Als nächste Schritte stehen die Gründung einer Projektgesellschaft, die Vorbereitung einer Machbarkeitsstudie sowie die Fortsetzung des bereits intensiv geführten Bürgerdialogs an.

Optimale Steuerung

Neusser Eisenbahn nutzt modernstes Computersystem

Um die vorhandenen Ressourcen bestmöglich zu nutzen und so den Kunden eine ebenso optimierte wie kostengünstige Dienstleistung anbieten zu können, greifen die Mitarbeiter der in Neuss beheimateten Teil der Eisenbahn von RheinCargo seit 2009 erfolgreich auf die Software zedas®cargo zurück. Eine Logistiklösung für den nationalen und internationalen Schienengüterverkehr aus dem Senftenberger Systemhaus PC-Soft. Die Software unterstützt die Abwicklung von Prozessen im Rangier- als auch im Fernverkehr.



Die verschiedenen Prozesse greifen nahtlos ineinander.

Grafik-Quelle: PC-Soft GmbH

„Der Vorteil von zedas®cargo ist, dass die Lösung den Prozess durchgängig abbildet, von der Kalkulation, über Vertrag, Auftrag und Disposition bis hin zur Abrechnung der erbrachten Leistung", erläutert Wilfried Nittka, Leiter der Business Unit Bahnlogistik. Im Rahmen eines Soll-Ist-Vergleiches wird die Wirtschaftlichkeit eines durchgeführten Transportes zum kalkulierten Preis ermittelt. Dabei werden alle Faktoren wie Kosten der Lokomotiven und des Personals, Trassenkosten und weitere Nebenkosten detailliert erfasst und entsprechend bewertet. Mit den so gewonnenen Daten und Erfahrungen gelingt es der Neussern, schon in der Kalkulation Ressourcen wie Personaleinsatz und Lokumlauf zu optimieren und so dem Kunden ein möglichst optimales Dienstleistungsangebot zu vernünftigen Preisen zu unterbreiten.

„Gerade im Fernverkehr, und das ist eben auch ein Hauptmerkmal unserer Software, ergeben sich ganz neue Möglichkeiten", so Nittka. „Bei einem Fernverkehr geht es in erster Linie um einen gezielten Umlauf, sodass vor Beginn und nach Ende des nächsten Transportes möglichst wenig ungenutzte Ressourcen, wie Loks bzw. Waggons auftreten. Nur dann setze ich die Ressourcen am besten ein."

In Form von sogenannten Gantt-Diagrammen sehen die Eisenbahn-Disponenten ungenutzte Ressourcen, um auch auf kurzfristige Kundenwünsche ad hoc flexibel reagieren zu können.

Die Lösung unterstützt auch die Mitarbeiter in der Personalplanung und Lohnabrechnung, indem gesetzliche und tariflich vereinbarte Arbeitszeit- und Lohnregeln überprüft sowie Ruhe- und Freizeiten berücksichtigt werden.

Der Unit-Leiter mit berechtigtem Stolz: „Gerade diese Features erleichtern die Planung und Abrechnung im Fernverkehr für alle die, die solche Transporte erfolgreich gestalten möchten." Komplexe Aufgaben, die die Eisenbahner vor der Entwicklung spezialisierter Software manuell mit der vermeintlich guten alten Excel-Tabelle bewältigen mussten.

1995 kam die erste, bereits weitreichende Version, auf den Markt – die seitdem kontinuierlich weiterentwickelt und erweitert wurde. Neben den in Neuss beheimateten Eisenbahnern der RheinCargo vertraut unter anderem SBB Cargo International, Captrain Deutschland mit elf Standorten, darunter auch die Dortmunder Eisenbahn auf zedas®cargo. Weitere Kunden sind bspw. Stahlwerk Thüringen, Vattenfall Europe Mining, RWE im direkten Datenaustausch mit der Neusser Eisenbahn sowie der Windanlagenhersteller Enercon.

Erneut eine erfolgreiche Bilanz vorgelegt

Neusser Bauverein AG schafft erfolgreich attraktive und bezahlbare Wohnquartiere in der Stadt

„Einmal mehr konnten wir unserem Leitsatz ‚Sozial verantwortungsvoll handeln und erfolgreich wirtschaften' gerecht werden", schaut der Vorstandsvorsitzende der Neusser Bauverein AG Frank Lubig auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2012 zurück. Mit einem Bilanzgewinn von 1,122 Mio. Euro und einem Jahresüberschuss von 1,270 Mio. Euro weist das Geschäftsjahr 2012 erneut ein positives Ergebnis aus. Dies entspricht einer Dividendenzahlung an die Stadt Neuss in Höhe von 1,119 Mio. Euro (5,9 Prozent Ausschüttungsdividende). Damit knüpft die Neusser Bauverein AG an den Erfolg der vorangegangenen Geschäftsjahre an.

Foto: Neusser Bauverein AG

Auch auf den Mieterfesten ist die gute Stimmung bei der Neusser Bauverein AG zu spüren.

Eines der wichtigsten Handlungsfelder war im vergangenen Geschäftsjahr erneut der öffentlich geförderte und der frei finanzierte Mietwohnungsneubau sowie die Fortsetzung der umfassenden Modernisierung des Wohnungsbestandes. Hierfür hat das Wohnungsunternehmen rund 26 Millionen Euro aufgewendet.

Die monatliche Durchschnittskaltmiete betrug 4,92 Euro pro Quadratmeter, kein Wunder dass die Mieter durchschnittlich 10,5 Jahre bleiben, was einer Fluktuationsrate von 9 Prozent entspricht. Doch auch die anderen Kennzahlen – nachzulesen im neuen Geschäftsbericht – können sich sehen lassen: Rund 20.000 Menschen leben in den 6830 Wohneinheiten in 831 Gebäuden. Insgesamt betreuen die 120 Mitarbeiter rund 540.000 Quadratmeter Wohn- und Nutzfläche.

„Der positive und kontinuierliche Stadterneuerungsprozess ist schon seit Jahrzehnten eng verbunden mit dem städtebaulichen Engagement der Neusser Bauverein AG. Sie verfolgt konsequent die richtigen Strategien, um auf die Wohn- und Lebensansprüche der Menschen angemessen zu reagieren und für attraktive und bezahlbare Wohnungsangebote zu sorgen. Gerade diese sind es, die entscheidend dazu beitragen, dass sich Neusser Bürger in ihrer Stadt wohlfühlen und gerne hier leben", zeigte sich auch der Aufsichtsratsvorsitzende, Bürgermeister Herbert Napp, zufrieden.

Das Unternehmen plant bis 2017 Investitionen in Höhe von rund 174 Millionen Euro.

Brücke ging in die Luft

An der Hamburger Straße in Düsseldorf klafft eine Lücke

Selten hat ein Bauwerk eine deutlichere Lücke hinterlassen: Seit Anfang letzten Monats klafft mitten im Düsseldorfer Hafen auf der Hamburger Straße ein Loch. Seit 1955 schlug hier eine Hubbrücke einen Bogen, jetzt war die Konstruktion in die Jahre gekommen und musste Platz machen. Per Schwimmkran wurde sie erst Millimeter für Millimeter in die Höhe gehoben und dann zum nahen Terminal geschifft um dort generalüberholt zu werden.

Bei ihrer Eröffnung wurde die Investition noch gelobt, sorgte auch überregional für Aufsehen. Sie war erforderlich geworden, um die weitere Anbindung des Hafens an die Bahn, gleichzeitig aber auch die Versorgung des Kraftwerkes mit Kohlen per Binnenschiff sicher zu stellen. Die Lösung damals: Verkehr, Schienen und Personen über eine Brücke zu leiten, die sich etwa bei Hochwasser anheben ließ um Frachter durch zu lassen.

Im November, so vorsichtige Schätzungen, soll die Stahlkonstruktion ihren Platz wieder einnehmen. Denn mit der Renovierung der Brücke ist es noch lange nicht getan. Auch die beiden Betonwiderlager müssen dringend erneuert werden. Außerdem nutzen die Neuss Düsseldorfer Häfen die Chance, den bisherigen Bedienstand auf die gegenüberliegende Straßenseite zu versetzen und zu erneuern. Dadurch wird für den Vor-Ort-Bediener die Sicht in den Straßenraum erheblich verbessert.

Gleichzeitig wird auch die gesamte Antriebstechnik in den aktuellen Stand der Technik gebracht, das heißt eine neue SPS Steuerung (Speicherprogrammierbare Steuerung) implementiert. Zukünftig besteht dadurch die Möglichkeit, die Brücke auch fernzusteuern. Hierzu werden sechs zusätzliche Kameras und Scheinwerfer montiert. Damit ist sicher gestellt, dass sämtliche Brückenbereiche einsehbar sind.

Noch klafft eine Lücke im Düsseldorfer Hafen.

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*

Infrastruktur

Foto: transport logistic

Auch auf der weltgrößten Logistikmesse ging es vor allem um die Infrastrukturfinanzierung von Verkehrswegen. Der Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) diskutierte gemeinsam mit dem Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLV) im Rahmen eines Forums mit Fachleuten und Interessenten Fragen der Wettbewerbsfähigkeit.

Verkauft

Das Land NRW übernimmt die Bundesanteile an der Duisburger Hafen AG. Die Beteiligungsverwaltungsgesellschaft des Landes Nordrhein-Westfalen mbH kauft sie für rund 47,7 Millionen Euro. Damit hält das Land zwei Drittel der Hafenanteile. Die Stadt Duisburg ist weiterhin zu einem Drittel beteiligt. Der Aufsichtsrat und die Kartellbehörde müssen dem Plan allerdings noch zustimmen, der Vorstandsbeschluss liegt bereits vor.

Fest am Rhein

Unter dem Titel „725 Jahre Düsseldorf – 725 Jahre Lebensgefühl am Rhein" feiert die Landeshauptstadt am Wochenende des 7. und 8. September ein großes Bürgerfest auf dem Marktplatz, dem Burgplatz und auf der Rheinuferpromenade. Das Bürgerfest bildet den Höhepunkt des Veranstaltungskalenders im Rahmen des Stadtjubiläums. Die Feier folgt in ihrer Ausrichtung der Leitidee des gesamten Jubiläumsjahres. Die Besucher können sich unter anderem auf einem historischen Markt auf eine Zeitreise begeben und in die Vergangenheit schauen, viel von der Gegenwart erzählen und auch einen Blick in die Zukunft wagen.

Maasvlakte 2 eingeweiht

Hans Smits verlässt nach neun Jahren den Port of Rotterdam Authority

Foto: Port of Rotterdam

Maßgeschneiderter Platz für Logistik: Die Maasvlakte 2 in Rotterdam.

Eines der größten Infrastrukturprojekte Europas hat einen weiteren Meilenstein erreicht: Der erste Bauabschnitt der zweiten Maasvlakte wurde nicht nur im Zeitplan fertig gestellt, die Rechnung fiel auch 150 Mio. Euro niedriger aus als budgetiert. „Heute ebnen wir den Weg für internationale Schifffahrt und Handel. Das passt zu den Niederlanden." Mit diesen Worten öffnete Melanie Schultz van Haegen, Ministerin für Infrastruktur und Umwelt die 2. Maasvlakte für die Schifffahrt. „Der Hafen vergrößert sich um 20 Prozent, die Containerkapazität verdoppelt sich. Es werden direkt und indirekt Tausende neuer Arbeitsstellen dazukommen."
Hans Smits, Generaldirektor der Port of Rotterdam Authority erklärte, dass auch der Bau der zwei Containerterminals von RWG und APMT im Zeitplan liege. Ende 2014 würden sie in Betrieb genommen, aber schneller kommt noch andere Geschäftstätigkeit. Die Port of Rotterdam Authority platziert ab der zweiten Hälfte dieses Jahres Pfähle im Binnensee der 2. Maasvlakte, die für Bord-zu-Bord-Umschlag genutzt werden. Darüber hinaus gibt es weit fortgeschrittene Pläne, um auf dem Gelände neben Lyondell einen Industriepark für (biobasierte) Chemie zu entwickeln. Die Port of Rotterdam Authority wird zu diesem Zwecke gemeinsam mit ihren Partnern die Infrastruktur anlegen, damit neue Betriebe schnell ihre Arbeit aufnehmen können."
Es war zugleich eine der letzten großen Termine von Smits, der Ende Dezember nach neun Jahren die Port of Rotterdam Authority verlässt. Zu seinem Nachfolger haben die beiden Anteilseigner des Hafens, die Stadt Rotterdam und der Staat, Allard Castelein bestimmt, der zum 1. Januar 2014 seine Arbeit aufnimmt.

Blick hinter die Kulissen

Auch Neuss Düsseldorfer Häfen beteiligen sich an Langer Nacht der Industrie

Ein spannender Blick hinter die Kulissen der Industrieunternehmen: Am 17. Oktober steht zwischen Rhein und Ruhr zum dritten Mal die Lange Nacht der Industrie auf dem Programm. Ab sofort können sich Interessierte anmelden.
Nach dem großen Erfolg in den Vorjahren geht es der Gesellschaftsinitiative „Zukunft durch Industrie" auch in diesem Herbst darum, der Bevölkerung einen hautnahen Einblick in Produktionsprozesse zu ermöglichen. Mit der Langen Nacht der Industrie wollen die beteiligten Partner der Bevölkerung zeigen, wie und was diese Unternehmen produzieren und warum sie so erfolgreich sind.

Foto: Neuss Düsseldorfer Häfen/Susanne Dobler

Die Zahl der beteiligten Betriebe ist gegenüber dem Vorjahr erneut um zirka 20 Prozent auf 68 Unternehmen gestiegen. Bei der Langen Nacht der Industrie wird es aufgrund des großen Einzugsgebiets mehrere Startpunkte geben, an denen die Touren zu in der Regel jeweils zwei Unternehmen am Abend beginnen. Bei interessanten und informativen Führungen bekommen die Besucher Einblicke in Produktions- und Arbeitsprozesse, sie können Fragen stellen und sich ein direktes und persönliches Bild vom Betrieb machen.
Interessierte haben die Möglichkeit, sich online um einen der begehrten Plätze zu bewerben. Am Abend der Veranstaltung werden von 17 bis 22.30 Uhr nacheinander jeweils zwei Unternehmen besichtigt. Das Mindestalter für Teilnehmer ist 14 Jahre. Die Teilnahme ist kostenfrei. Infos und Anmeldung unter: www.langenachtderindustrie.de